Parabrisas
3 de MAYO
Aparece los martes
Nº 2
$ 30.-

CORSA

HECHOS Y FOTOS SOBRE LAS RUEDAS MAS VELOCES

EN ESTE NUMERO pág.

BUEN DESEMPEÑO DE PAIRETTI EN MONZA

(Pág. 15)



(Pág. 7)

AMPLIO TRIUNFO DE MARINCOVICH

ARCO DE TRIUNFO

Símbolo universal de vencedores. De los que han llegado. Superando dificultades, desafiando, luchando, compitiendo, sobreponiéndose a los desastres e incluso a las tragedias. Alentándose a sí mismos e imponiéndose condiciones. Seres que necesitan poseer el éxito, alcanzar la meta que se propusieron, ganar su propia carrera.
Panorama es el vehículo de los triunfadores.

PANORAMA



grupo de
revistas



Parabrisas

Editor: CESAR CIVITA
Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal



Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS.

Edición mensual **Parabrisas**

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (h.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIN (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS ROBLES.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MIGUEL ZABALETA, MARIO MAROTTA.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica

Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico

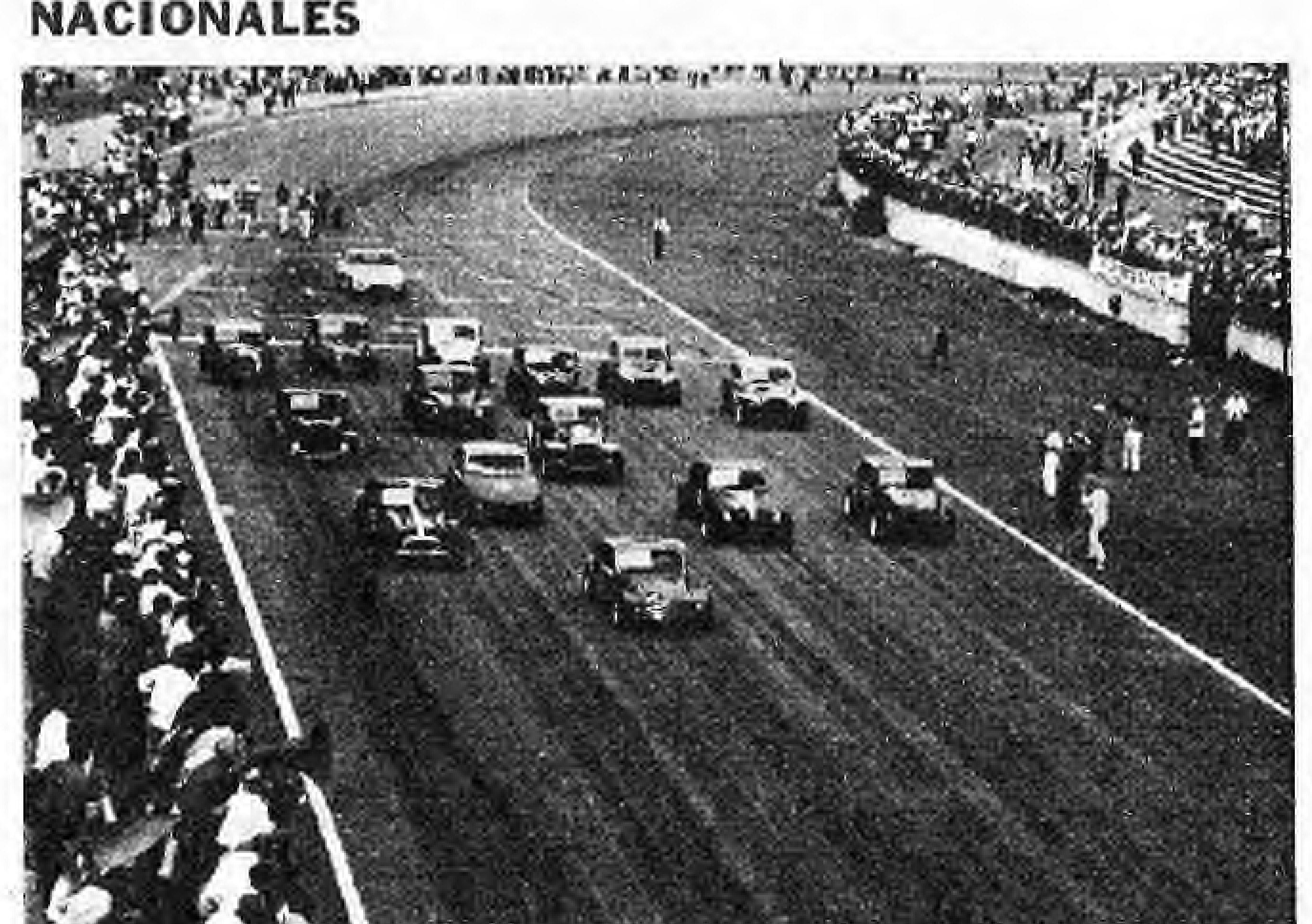
Jefe: FRANCISCO VERA
Reporteros Gráficos: JORGE MILLER, BERNARDO ACUÑA, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, OSCAR BURRIEL, JUAN MESTICHELLI.



Dentro del juego de valores, a veces en alza, a veces en roturas y abandonos, podemos contar con los dedos de la mano el número de grandes pilotos que circulan por nuestras pistas y carreteras. Esta no es una aseveración peyorativa para el resto (incluso para los que hasta ahora no han tenido oportunidad de mostrarse con todas sus posibilidades), sino más bien una verdad que debemos reconocer. Son pocos los pilotos completos, capaces de cargar huellas al hombro en una carrera de TC o alisar montañas o ajustarse dentro de un monoposto y descontar circuitos con solvencia conductiva a velocidades límite. Sería fácil lanzar una lista de ellos, pero caeríamos en omisiones que nos obligarían a polémicas infinitas. Lo que sí queremos decir, o mejor destacar, es la presencia de un corredor con todas las de la ley: Eduardo Copello. No pretendemos más que eso, levantar el índice y señalarlo, el tiempo y las carreras vendrán sin duda en nuestro apoyo. Para el lector, en beneficio de su mejor información, en dos páginas de este ejemplar le vamos a contar la historia de ese autito blanco que corre Copello, que no es más que la historia de su preparador: Oreste Berta (pág.: 12).

R. H. B.

COMPETENCIAS NACIONALES



TC - (TURISMO CARRETERA) en el AUTODROMO DE BUENOS AIRES (8 de mayo): Otra grande en el circuito Nº 1 del Autódromo. Nuevamente volveremos a ver a los corsas del TC en esta competencia organizada por el Club Alumni Ensenadense. Para mayor comodidad del público, comenzará a las 10; con ello se facilita la posibilidad de quienes vayan a ver fútbol, motivo por el cual se ha prometido el cumplimiento estricto de los horarios. La competencia otorgará puntos para el campeonato argentino (3, 2, 1 y 0,5 para los cuatro primeros, respectivamente). Se realizarán dos series de 12 vueltas, para totalizar en cada una 37,675 km; seguirá un repechaje de 6 vueltas. Entre el repechaje y la final se correrá una prueba para moto-sidecars de 500 cm³ de cilindrada, con puntos para el campeonato argentino de la especialidad. Sobre un recorrido total de 62,791 km se disputarán las veinte vueltas de la final. Para los que vayan al Autódromo le recomendamos ubicarse en las tribunas que dan frente al curvón, o bien cerca de la horquilla. A los que no, les recomendamos escucharla por las voces de Rouco y González Longhi en su programa "Carburando en Deportes" a través de la onda de LS5 Radio Rivadavia, siempre desde una hora antes de la largada.

T - (TURISMO ANEXO J) en LOBOS (8 de mayo): Quizás la competencia más linda que se corre en la provincia de Buenos Aires. Los mejores de la categoría se trasladarán hacia los pagos de Hugo Sala (foto) para dar ocho vueltas al circuito de 67,169 km, el mismo utilizado en febrero para la carrera de TC; de esta manera la competencia tiene un recorrido total de 537,272 km. Se parte de la ciudad de Lobos con un itinerario que comprende las rutas 205 y 41, Salvador María, Almacén El Balcón, Estancia La Concepción, A. Carboni, J. S. Arévalo y llegada en Lobos. La competencia otorgará puntos para el campeonato argentino en las categorías A (hasta 700 cc), B (701 a 850 cc), C (851 a 1150 cc) y D (1151 a 1600 cc), otorgándose 9, 6, 3 y 1 puntos respectivamente para los cuatro primeros clasificados en cada categoría. La competencia está reservada para automóviles de Fabricación Nacional divididos en tres categorías: A (hasta 700 cc), B y C (701 a 1150 cc), y D (1151 a 1600 cc).

Los automóviles de la categoría A estarán numerados del 1 al 99, mientras que los de la B y C del 100 al 199, y los de la D del 200 en adelante. El intervalo de largada será de diez segundos entre máquina y máquina y de dos minutos entre cada categoría. La competencia comenzará a las 8.30. Para quienes tengan la posibilidad de ver la competencia, les recomendamos ubicarse a cinco kilómetros de la llegada, entre Arévalo y Lobos, en una serie de curvas de 90°, con paso a nivel sobre camino de tierra.



FOM - (FOMENTO AUTOMOVILISTA) en SANTA ROSA (8 de mayo): Los automóviles de la categoría que derivó de la Limitada del 27 se trasladarán, en esta oportunidad, al circuito de Santa Rosa, en la provincia de La Pampa, para realizar otra competencia de esta especialidad, tan difundida en el interior de nuestro país. Se tomará en cuenta el puntaje para el campeonato argentino.

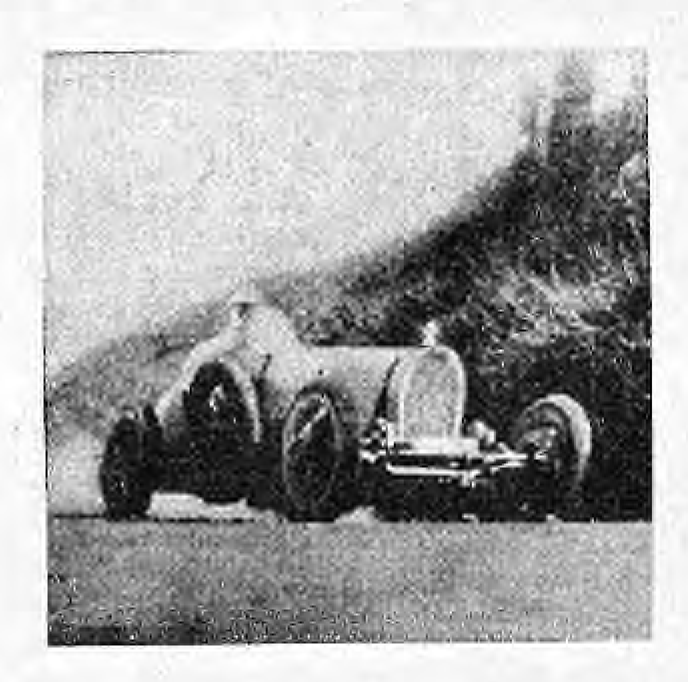
REGULARIDAD En ROSARIO (9 de mayo): El Club de Regularidad del Interior organiza una competencia por el Campeonato Santafecino de Regularidad. Se largará desde Rosario hasta Bigand con regreso hasta Rosario (en la foto Pedro Masso, campeón santafecino de la especialidad).



COMPETENCIAS INTERNACIONALES

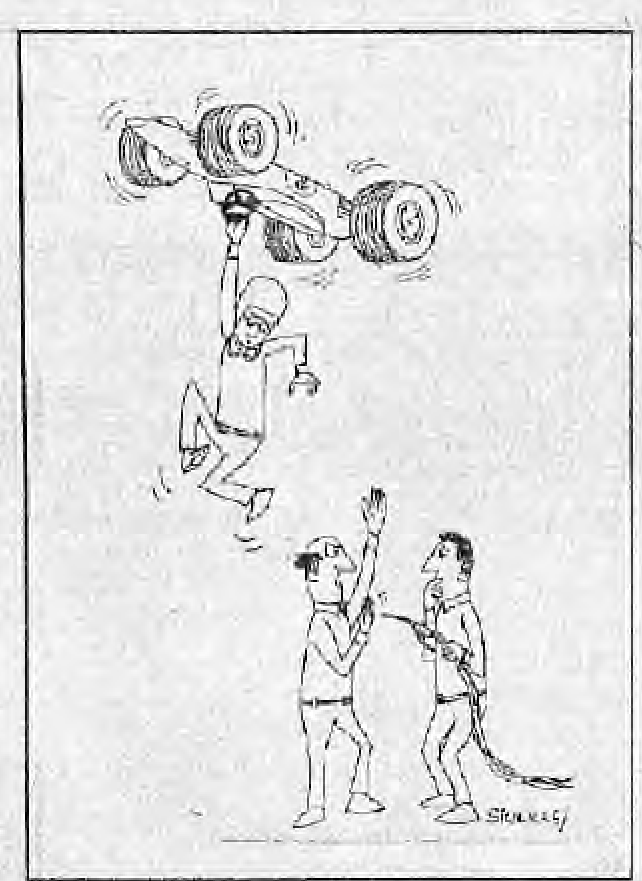
S - (SPORT). SP - (SPORT-PROTOTIPOS) y GT - (GRAN TURISMO) en SICILIA (8 de mayo): Nuevamente va a vibrar el circuito de la Madonie y toda la isla de Sicilia con una nueva edición de la Targa Florio, la competencia más añeja que se realiza sobre ruta, dominada otrora por los famosos Bugatti (foto). Con el tradicional recorrido de 72 km que los volantes deberán cubrir en diez oportunidades, la competencia ha adquirido su fama por su serpenteado y duro camino de montaña. Porsche y Ferrari se repartieron allí el triunfo absoluto desde 1956. Esta vez el interés se ha acrecentado no solo por la lucha que presentarán las empresas germana e itálica sino por la participación de algunos Ford norteamericanos y los Matra-BRM franceses de dos litros de cilindrada. La competencia otorgará puntos para el Campeonato Internacional de Marcas, abierto para automóviles del Grupo 4 (Sport), en las clases II (1301 a 2000 cc) y II (más de 2000 cc). En cada una de las clases se otorgarán 10, 7, 5, 4, 3 y 2 puntos, respectivamente, a los seis primeros. También tendrá puntos para el trofeo Velocidad y Resistencia, que se disputa para to- →

dos los grupos (S-SP y GT) que participan sin diferenciación de cilindrada. Una semana después CORSA se ocupará de las alternativas de la competencia italiana en una nota de nuestro corresponsal en Europa, Gianni Rogliatti.

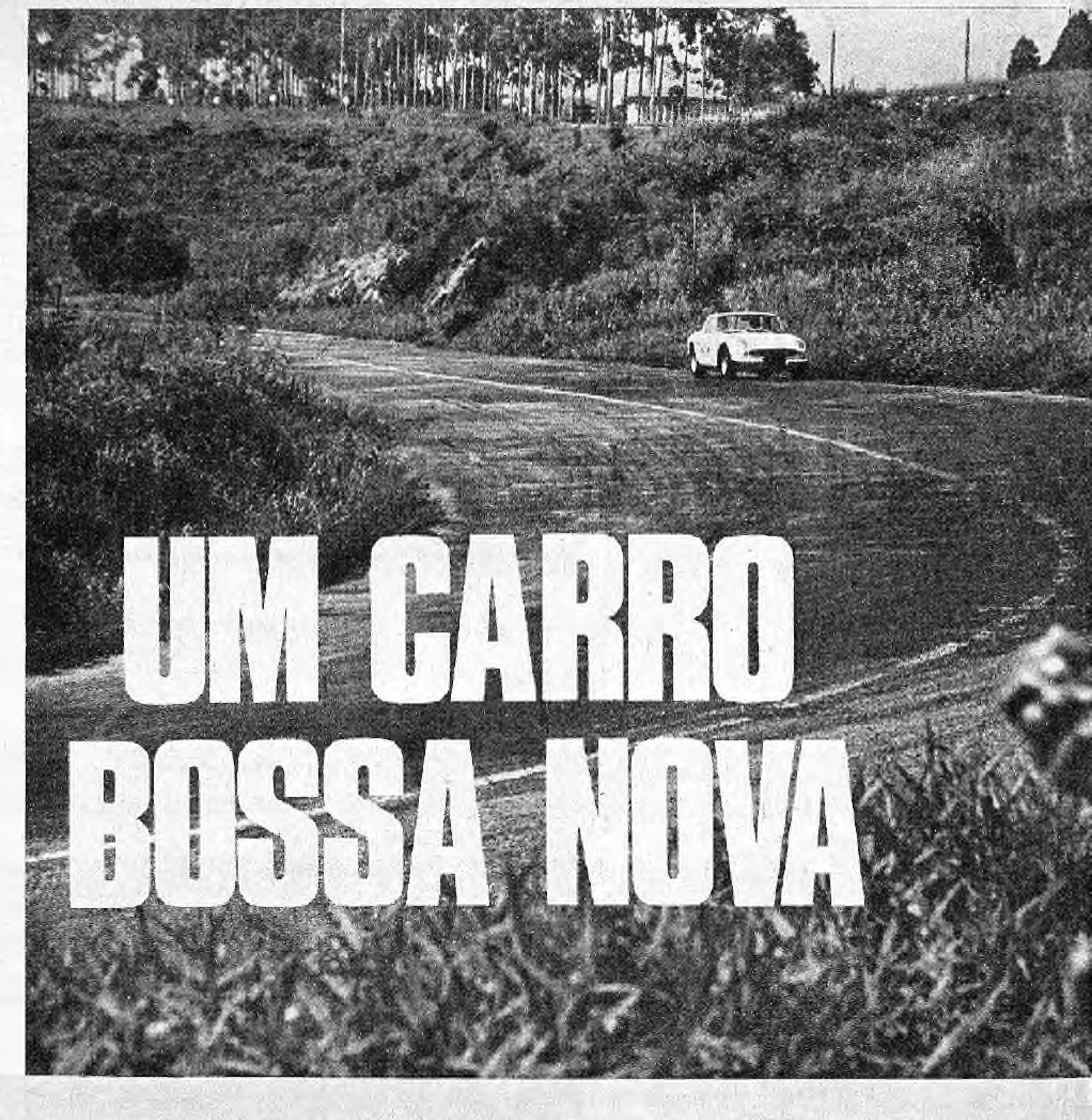


T (TURISMO) - F2 (FORMULA DOS) y F3 (FORMULA TRES) en BELGICA (8 de mayo): Gran competencia en Bélgica por el Campeonato Europeo de Automóviles de Turismo (Marcas y el Campeonato Europeo de Conductores de Automóviles de Turismo. Se correrá para las divisiones 1 (hasta 1000 cc) y 1001 a 1600 cc). Para el campeonato tendrán validez las series de cada división. Es decir, la primera serie (hasta 850 cc) y la segunda serie (851 a 1000 cc) de la primera división y la primera serie (1001 a 1300 cc) y la ries y divisiones los puntos a atribuir segunda serie (1301 a 1600 cc) de la segunda división. En todas las sea los seis primeros serán de 9, 6, 4, 3, 2 y 1, respectivamente. También habrá competencias de Fórmula Dos y Fórmula Tres. La competencia se denomina Grand Prix de Limbourg.

F3 en ITALIA (8 de mayo): El Lago de Garda perderá su tranquilidad habitual al volverse a disputar la competencia anual de Fórmula Tres en un circuito de singular belleza que se desarrolla alrededor del lago.



—¿Quién fue el chistoso que puso hidrógeno en el compresor?



UM CARRO BOSSA NOVA

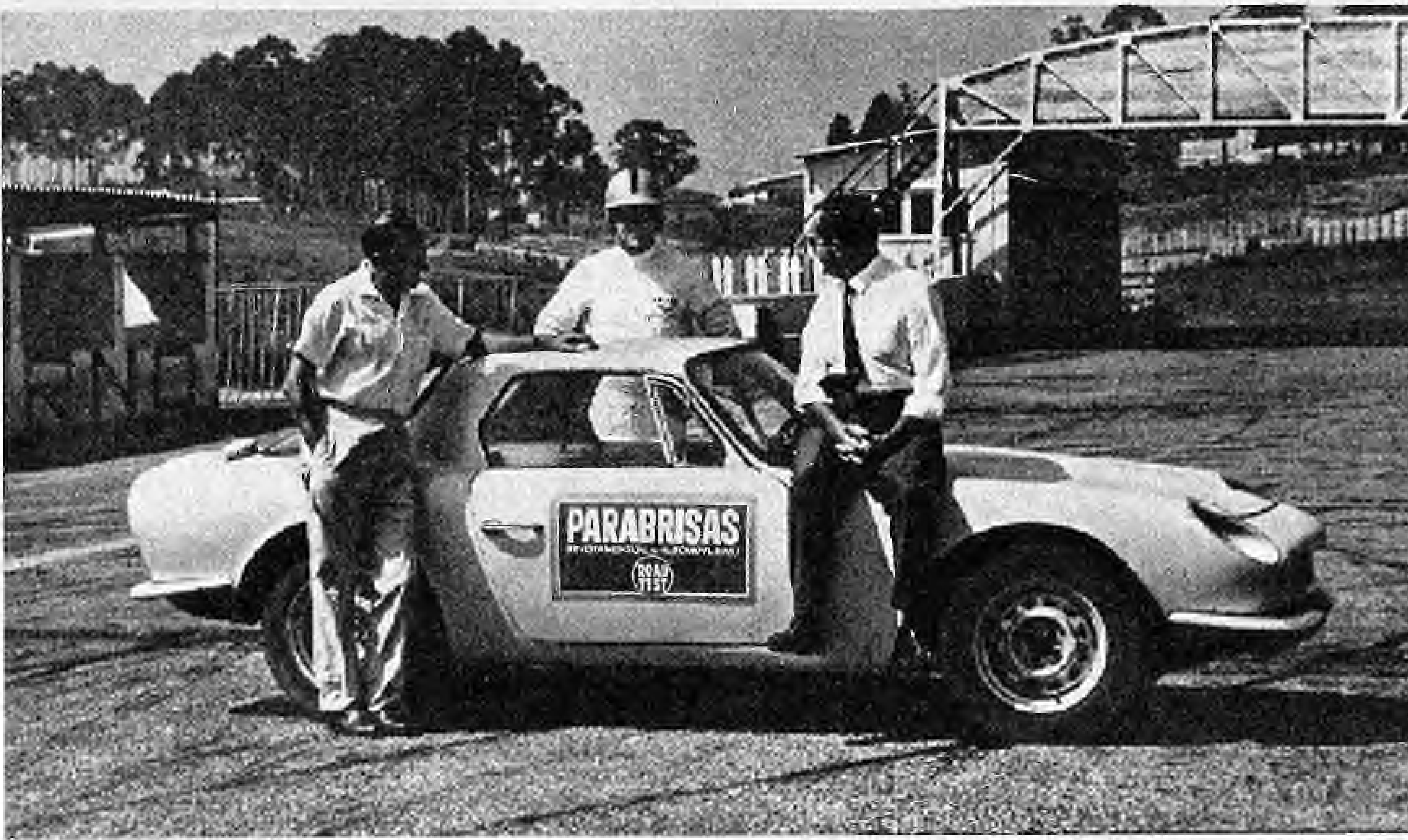
Parabrisas CORSA viajó al Brasil y realizó una prueba de manejo del GT Malzoni en el circuito de Interlagos. Estas son las impresiones obtenidas

PARABRISAS CORSA viajó a Brasil para conocer su automovilismo. Poco a poco entregaremos a nuestros lectores distintos enfoques sobre sus pilotos, sus dirigentes, sus circuitos, su industria y sus automóviles. Una de las cosas más importantes que nos sucedió en San Pablo —donde se ubica el foco de actividad— fue la oportunidad de conducir un auténtico GT a través de los 8 kilómetros del circuito de Interlagos. La invitación —velozmente aceptada— partió de Jorge Lettry, jefe de Competiciones de VEMAG, la empresa que produce el DKW. Lettry visitó la Argentina en octubre pasado para conocer de cerca nuestro Gran Premio de TIM, y entonces quedó formalizada nuestra respuesta a su visita. En San Pablo fue nuestro cicerone permanente y nos introdujo hábil y cordialmente en la íntima actualidad del automovilismo brasilero. No pudimos caer en mejores manos, puesto que allá se lo reconoce como el técnico mejor dotado del país —de lo cual no nos cabe la menor duda— y entonces la posibilidad de manejar un automóvil de su equipo nos garantizaba de antemano esas sensaciones tan completas que se perciben sobre un auto bien hecho.

PARABRISAS CORSA probó el **GT Malzoni**, que integra el equipo oficial de VEMAG. La carrocería fue diseñada por el señor Rino Malzoni para aplicarle los elementos mecánicos convencionales del DKW. Malzoni tiene intenciones, seriedad y capacidad suficiente como para producir el modelo en serie. Su laboratorio, donde se respira el perfume penetrante y característico del poliester, fue instalado en las cercanías de la planta de VEMAG y de esa afortunada vecindad surgió el contacto con el Departamento de Competiciones que dirige Jorge Lettry. Lettry dispone de dos unidades Malzoni GT, despojadas de tapizados, chiches y adornos, para enfrentar —con éxito— a sus dos competidores deportivos reconocidamente oficiales: Simca y Willys. Para darnos una idea de lo bien que trabaja Lettry, apuntemos que habitualmente consigue que sus DKW les ganen a los Gordini (tanto con los de Turismo, como con los GT), esa que en la Argentina hace mucho tiempo que dejó de suceder. Sus dos tiempos no caminan más que los nuestros, por cierto, pero lo suyo obedece únicamente al orden mental y mecánico al que los brasileños no están muy habituados. Viajábamos en el GT hacia Interlagos, y Lettry gruñó afectuosamente a PARABRISAS CORSA: "Aquí en Brasil tenemos un mal nacional... Siempre que hacemos algo, queremos hacer lo más grande o lo mejor del mundo". Sin embargo, él ha separado perfectamente lo pintoresco de lo razonable, y los resultados quedaron a disposición de la hermosa sangre latina y tropical.

Los curiosos se habrán preguntado "¿Un GT por la calle?" Sí, un GT po rla calle. La unidad que probamos estaba equipada con un motor del modelo Fissore, sin preparación de ningún tipo. Habitualmente Lettry les monta sus motores de 98 HP, pero esta vez nos tuvimos que conformar con sólo 60 HP. Cuando el ingeniero Piero Taruffi viajó a Brasil invitado por nuestra colega "QUATRORODAS" para suministrar un curso de perfeccionamiento a los pilotos locales, solicitó un automóvil para ejemplificar sus clases. Como se trataba de arrancar, detenerse y volver a arrancar, y como realmente no ha-





En la pista de Interlagos, el GT Malzoni se apresta al test. A la izquierda Rino Malzoni (diseñador), "Marinho" (piloto) y Jorge Lettry (jefe del equipo Vemag), sobre el capot.



Desde su línea hasta su performance, pasando por su aceleración y su estabilidad, el GT Malzoni es un automóvil honesto. Costó un buen esfuerzo bajar y devolverlo, después de dar durante dos horas "sólo una vueltita más".

cia falta demasiada velocidad, Lettry prestó el GT Malzoni equipado con motor, caja y diferencial del Fissore standard. De todas maneras el Malzoni puede entusiasmar a cualquiera: a 5.500 rpm en cuarta velocidad, alcanza los 168 km/h.

Precisamente en la calle —manejaba Lettry con esa encantadora prolijidad tan suya— el GT Malzoni nos despertó algunas reflexiones del tipo "Esto es para tías solteronas". Claro, de pronto truenan los sonidos de una marcha más baja, se hunde el acelerador y entonces sí el asiento comienza a presionar contra la espalda. Allí puede preguntarse el observador si realmente son nada más que 60 HP los que están moviendo al auto, pero las dudas se disuelven cuando se considera que todo el conjunto pesa poco más de 600 kilogramos. El Malzoni GT no llega a ser un 2+2. Detrás de las dos butacas el espacio libre apenas alcanza para depositar una valija de regulares dimensiones, como tímido complemento del baulito que se descubre abriendo el capot trasero.

Ya señalamos que el bajo peso de la máquina se obtuvo fundamentalmente eliminando los accesorios suntuarios. Personalmente, PARABRISAS CORSA opina que toda esa falta de tapizados, de juguetes que relucen, y de cosas que realmente no hacen falta para que el vehículo funcione, contribuyó en una medida muy interesante para que el piloto amante de los "IN" automovilísticos pueda sentirse funcionalmente a gusto.

Antes de abrir los portones de Interlagos (Rino Malzoni nos está esperando desde hace tres cigarrillos), digámosle a los lectores de PARABRISAS CORSA que muy pronto tendrán en sus manos un detalle de la famosa pista paulistana, del curso del Ing. Taruffi y de la forma de conducir de los mejores pilotos brasileños.

Ahora sí, abramos. El GT Malzoni dio la primera vuelta a Interlagos ronroneando dulcemente entre las manos cuidadosas de Jorge Lettry. ¡Qué circuito complicado!

La posición de manejo fue muy estudiada y el que maneja se siente perfectamente sostenido a todo lo largo del cuerpo. "Bien estudiada" significa también tener al alcance correcto de las dos manos tanto el volante como la palanca de cambios. Lo más extraño de todo esto consistió en que no estaba el cinturón de seguridad. Lettry nos dijo que los volantes brasileños no quieren usarlo por un prurito que plantea lejanamente una cuestión de masculinidad. Afirmó que personalmente está por completo de acuerdo con su uso y que él no correría sin cinturón de seguridad. Pero su posición de respetar al pie de la letra la sagrada voluntad del que corre le sugirió no colocarlos.

Antonio Paulo Araujo e Italo Antomángeli, colaboradores de Lettry, revisaron una vez más el automóvil, pero sin la aparatosidad que se tiene cuando llegan visitas, sino dando idea de que en VEMAG no creen en la suerte como responsable ni en que "carreras son carreras" como excusa. Agua. Aceite. Combustible. Presión de gomas. Todo en orden...

Quien se sienta por primera vez en un GT espera probablemente hacer un estrago al arrancar. Tanto oír hablar de ruedas patinando, de sensibilidad infinitesimal para soltar el embrague, hace la sugestión. Desde luego no hubo nada de eso con motor, embrague y caja stándard. Muy pronto estuvo colocada la cuarta velocidad y el pavimento rugoso de Interlagos pasaba velozmente bajo el GT. Sobre la recta más larga del circuito el viento tomaba de cola al automóvil y así se conseguían 6.000 y hasta 6.200 rpm que equivalen a algo más de 170 km.p/h. La primera impresión que nos dejó el GT Malzoni fue la de hacerse rápidamente amigo del piloto. Precisamente en la recta larga el Malzoni comenzó a ser sincero: La estabilidad direccional era perfecta y el volante podía sostenerse suavemente con cuatro dedos sin que la máquina se descolocara. De pronto apareció en el parabrisas la curva Nº 3, que es básicamente similar a nuestro curvón pero en decidida bajada y de fuerte peralte. El Malzoni bajó sin gemidos en tercera y mostró que aún recorriendo esa misma curva a mayor velocidad el límite de estabilidad no se acercaba peligrosamente.

Cuarta otra vez. Cinco mil quinientas vueltas. El GT baja vigorosamente hacia una "ese" veloz. Sale desde la cuerda externa mordiendo casi el borde de cemento. Soporta con soltura los efectos de la fuerza centrífuga y sale —dócil— hacia la otra cuerda. Raspa un terraplén, (el escape parecía ser más ruidoso entonces) y se desliza mimosamente de frente a la nueva recta. Elementalmente, la tracción delantera aconseja recorrer las curvas con el pie sobre el acelerador y la "ese" pasó velozmente hacia atrás. No hay subviraje, que ha sido neutralizado con inteligencia por Lettry y su equipo.

Una de las cosas que más nos sorprendió fue precisamente la lejanía del límite de estabilidad. PARABRISAS CORSA condujo el GT Malzoni con una ventanilla abierta y al cabo de 5 o 6 vueltas al circuito aparecía en la deriva de cada curva un intenso olor a neumático quemado, índice inconfundible de que la velocidad aumentaba. Nada. Ni un desequilibrio, ni el más mínimo desentendimiento entre los dos trenes. Más tarde se sentó frente al volante Mario César de Camargo (filho) "Marinho", que es el primer piloto de VEMAG, —tipo excelente— y desde luego anduvo mucho más fuerte. "Marinho" llegó a marcar oficialmente en Interlagos 3'55" con el Malzoni y Motor de casi 100 HP. Con 40 HP menos giró en 4'17" más interesantes que nuestros 4' 26" en la mejor pasada. Aún así el GT doblaba como si tuviera rieles debajo de sus ruedas y no necesitaba mostrar más virtudes en lo que hace a su estabilidad.

El control de los comandos es particularmente suave. Pedales, palanca, dirección... En determinado momento se desea encontrar algo que deje de andar para sentir más profundamente el auto. En realidad viajando a 170 se tiene la impresión de correr sólo a 120 y cada curva sugiere en cierto modo que se podría haber entrado más rápido. Así la limitación de velocidad quedó en el GT Malzoni a cargo del piloto y no por cuenta del automóvil, que es lo más frecuente. Solo flaquearon un poco los frenos —a disco, claro— en la curva que los paulistas llaman "del sargento". Se trata de una bajada bastante aguda que remata en una horquilla de poco radio y a la que se llega a fondo. Al cabo de unas vueltas los frenos perdieron allí un poco de efectividad. Es decir, la perdieron en todo el circuito, sólo que allí la pérdida era más notable.

Efectivamente, Lettry anunció que ya estaban trabajando para corregirla, sobredimensionando el tamaño de los discos. Sucedió que cuando se diseñaron sólo tomaron en cuenta la velocidad y el peso del vehículo y recién sobre la marcha apareció la distribución de peso sobre cada eje. Este "todo adelante" —como todos sus congéneres— recibe mucha carga sobre el tren delantero durante las frenadas y pierde entonces la capacidad de detenerse.

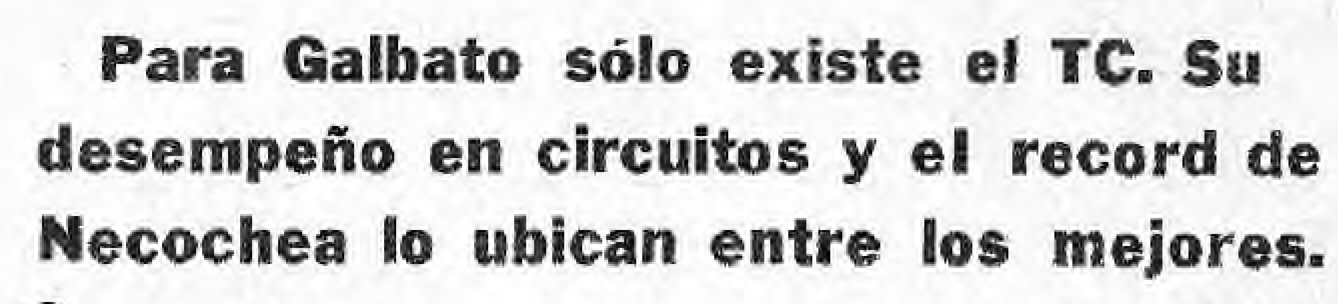
Por lo demás, hemos manejado un auto veloz, sensato, pensado. Un auto que —inevitablemente— refleja la capacidad de sus autores. Dejamos para cada cual las consideraciones acerca de la línea (De todas maneras no hay dos personas que podrían ponerse de acuerdo) pero PARABRISAS CORSA quedó firmemente impresionada por la limpieza de cada trazo. Para juzgarlo estilísticamente sobre la base de las fotografías, recomendamos tener en cuenta que el auto estaba "alto", decir levantado para poder circular por la calle.

Muchas gracias, Lettry.

C. M. T.

EL SEÑOR RECORD





Para Galbato sólo existe el TC. Su desempeño en circuitos y el record de Necochea lo ubican entre los mejores.

Carmelo Galbato abre el taller todas las mañanas, y recibe de su automóvil el mismo "buenos días" que el Ford rojo le da desde 1961. Hace cinco años que no le cambia el color ni le modifica la forma. Esa es la imagen del TC para el nuevo recordman de la categoría.

A los 44 años, con 10 de antigüedad en el oficio de correr, ("Cualquier cosa, hasta una bicicleta si fuera necesario") solo admite las carreras de automóviles encerrado en la estrecha cabina de una cupé. Tiene muy poco que decir del Chevy II, tan solo que "es un auto ganador sobre pavimento" y el TM no le preocupa. Sin embargo son los aficionados al TM quienes aceptaron muchas veces ver una carrera de TC —sobre todo en autódromos— "para ver manejar a Galbato".

Galbato —con una sola "t"— es italiano de la baja Italia. Llegó precozmente a Plaza Huincul. Merodeaba durante casi todo el día la concesionaria Ford, y a los 14 años le prestaron allí una pick-up que terminó estampillada contra el camión del carnicero. Esa es su primer anécdota sobre cuatro ruedas y pasaron 20 años hasta que sucedió la segunda: El Gran Premio de TC al sud, 1956, que ganó Juan Gálvez, pasaba cerca de Huincul. Quince días antes de largar resolvió pasar en carrera por su pueblo y le compró el Ford a Sogoló. La aventura terminó a solo dos kilómetros del ACA. "Menos mal que se rompió —recuerda Carmelo— el auto andaba tan bien y tan rápido que si no se rompía a los dos kilómetros, me iba a dar un golpe inolvidable".

Con el tiempo mezcló su apellido con el de los ilustres mejores pilotos de la categoría. Ganó dos veces en el autódromo y tomó Necochea a 210,699 de promedio. Carmelo Galbato ya tiene pedestal propio.



CARAMELO SURTIDO

—¿Se haría un GT para correr en Turismo Carretera?

—Creo que no. A mí me gusta el TC con su formato de siempre y tampoco aceptaría montar una carrocería moderna sobre un bastidor convencional. Además no me gustan los autoportantes. Prefiero el chasis, porque uno lo puede reforzar como quiere, es más sólido y resulta más firme para andar por cualquier camino.

—¿Piensa construir un nuevo auto?

—Sí. Alzaga me cedió la carrocería de su cupé. La reformaremos y vamos a montarla en un chasis Ford 53 con suspensión delantera independiente.

—¿Cómo vé a los Emiliozzi?

—Como grandes mecánicos y excelentes artesanos. Tienen más experiencia que cualquiera de nosotros y forman un perfecto conjunto de hombre y máquina. Por cierto que llevar un automóvil a 230 km/h requiere un buen nivel conductivo, y si ellos pueden elegir las carreras que corren, esa posibilidad es un premio a un trabajo en el taller...

—¿Piensa que si los Emiliozzi corriesen en el autódromo les ganaría?

—Es muy difícil. Contra todo lo que se cree, la pista perimetral del autódromo no es muy complicada ni muy peligrosa. Ellos han corrido con éxito en circuitos mucho más exigentes, como el de Tandil o el de Ensenada.

—¿El mejor piloto de TC?

—Rodolfo Alzaga, sin duda.

—¿Montaña o circuito?

—Las dos cosas. A la montaña la conocí corriendo. Nunca la había visto ni siquiera de lejos. El día que trepé por primera vez un cerro me dio un miedo bárbaro. Hice de tripas corazón y seguí adelante. Después me pareció divertido y finalmente me gustó "a muerte".

—¿Su mejor carrera?

—El Gran Premio de la Montaña (12-7-63) Carlos Paz-Mina Clavero-Carlos Paz. De ida Alzaga me sacó sólo 30 segundos y a la vuelta punteaba yo hasta que me quedé.

—¿Estima el apoyo de las fábricas a pilotos particulares?

—Mucho. La Comisión de Concesionarios y Ford Motor Argentina nos brindan una ayuda muy valiosa... No creo que haya una fábrica que se dedique con tanto cariño a las carreras.

—¿Cambiaría de marca?

—¡Jamás! Si no cambié el año pasado rompiendo tantos motores, ya no podré hacerlo nunca. Es que soy "fordista" a muerte...

—¿Quién será el campeón de TC 1966?

—A este paso, Emiliozzi.

—¿Cree en la "mala suerte"?

—Por supuesto, siempre hay imponderables que uno no puede controlar.

—¿Reconoce la importancia de la aerodinámica?

—No. Me interesa más la potencia del motor. El caso Emiliozzi lo demuestra claramente.

A FALTA DE CUPEIROS BUENOS SON SANDOKANES

por CARLOS MARCELO THIERY



Carlos Marincovich se impuso en el autódromo a un grupo de rivales que no llegaron a inquietarlo. Su promedio: 133 km/h. su auto el Chevy como nunca

Dos dias antes da la carrera José Froilán González se desparramó en el asiento izquierdo del Chevy II y sin sudar demasiado recorrió el circuito perimetral del Autódromo en poco más de un minuto 18 segundos.

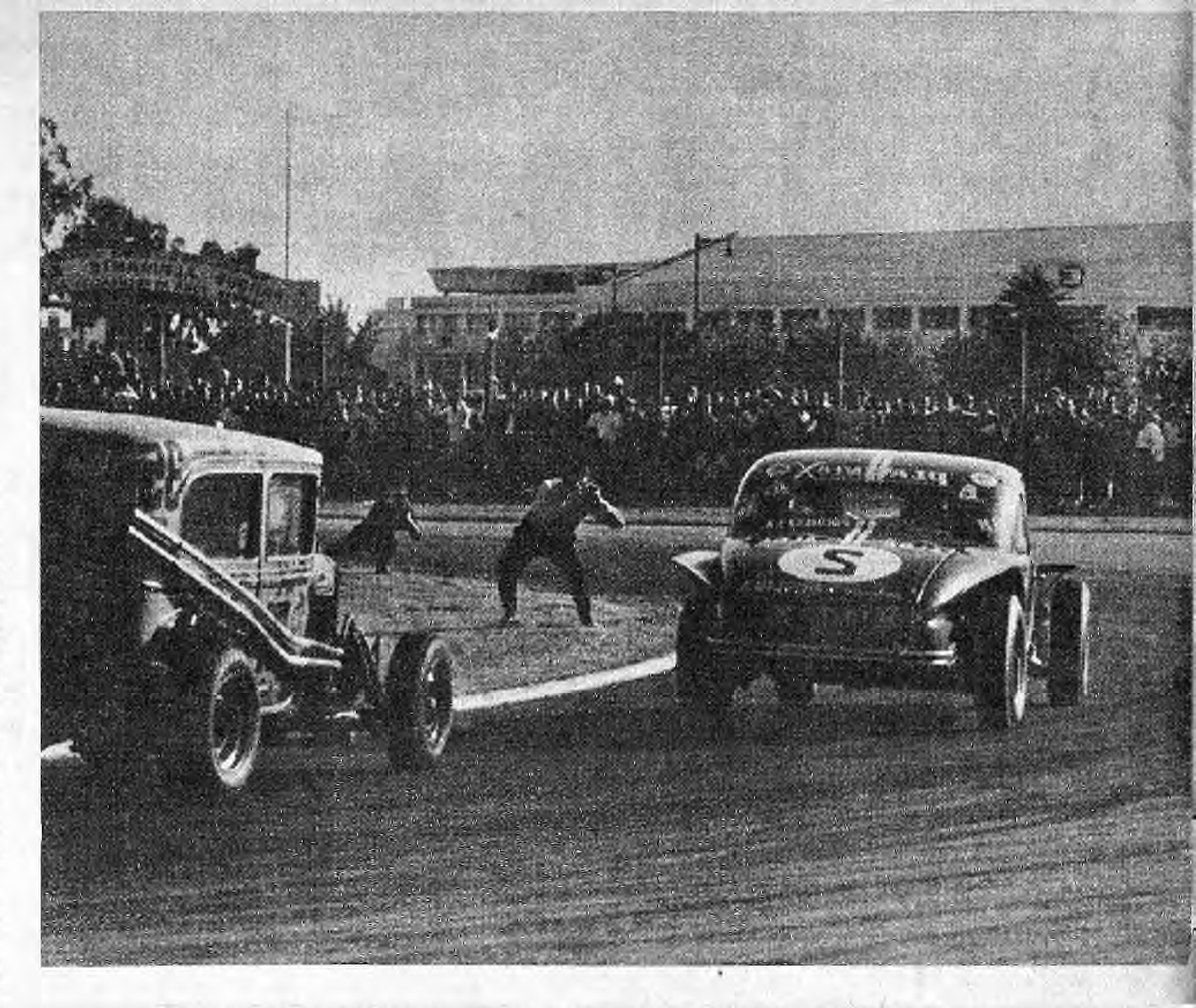
Prácticamente diez años después de manejar exclusivamente en la calle, derrumbó el mejor tiempo de la categoría TC —1' 19" por Cupeiro— y dejó muy pocas dudas sobre el resultado de la carrera del domingo.

Sólo dos elementos pudieron acortar de antemano la sideral distancia que había entre las probabilidades del Chevy y las de sus competidores: su nuevo piloto y su fragilidad mecánica. Carlos Marincovich cerró decididamente todos los interrogantes con el recurso sencillo de no hacer macanas. Quizá no baste esta carrera para examinarlo a fondo porque ya en la serie, ya en la final, anduvo demasiado tranquilo para dejar ver qué hace cuando llega al límite. Inclusive hay que anotar en su cuenta un vigor que no tiene muchas veces Cupeiro, pero sin dejar de ser fino y pulido en ningún momento. Froilán González y los hermanos Bellavigna ya lo habían aprobado el viernes y el público lo consagró el sábado asimilándolo sin dificultades a la imagen ganadora del Chevy. En cuanto a la resistencia mecánica, 45 minutos de carrera entre serie y final, equivalentes a 100 kilómetros y algunos metros de recorrido, mantuvieron al automóvil lejos de su margen crítico de marcha, es decir 250-300 kilómetros.

Al no fallar ninguna de las dos unidades que pudieron comprometer al Chevy, la diferencia hasta el segundo competidor pudo ser manejada con cierta tranquilidad desde los boxes.

En la primera serie Marincovich demoró la largada y disparó atrás de Gimeno, Facchini y Castagnola; este último reventó su

La nota apasionante fue brindada por Peduzzi, Loeffel y Galbato en una lucha donde abundaron pechazos y encerradas



motor al entrar en la horquilla. En la segunda vuelta marcó 1'19"5/10 que quedarían como record de vuelta en la batería y coinciden con su paso a la vanguardia. A partir de allí reguló la marcha en torno al minuto y 22 segundos. En la décima vuelta, cuando enfrentó al tapón de los rezagados marcó 1'24" y aún así se le escapaba a razón de 1,5 segundos por vuelta a Galbato, quién conservaba el segundo puesto inaugurando exitosamente la colocación de frenos de disco en su cupé. Tercero entró Facchini con su nuevo automóvil movido por un F-100. Gimeno descendió al séptimo lugar al rompérsele la bomba de agua durante las últimas vueltas, superado por Adrián Villegas y Reno Gamalero.

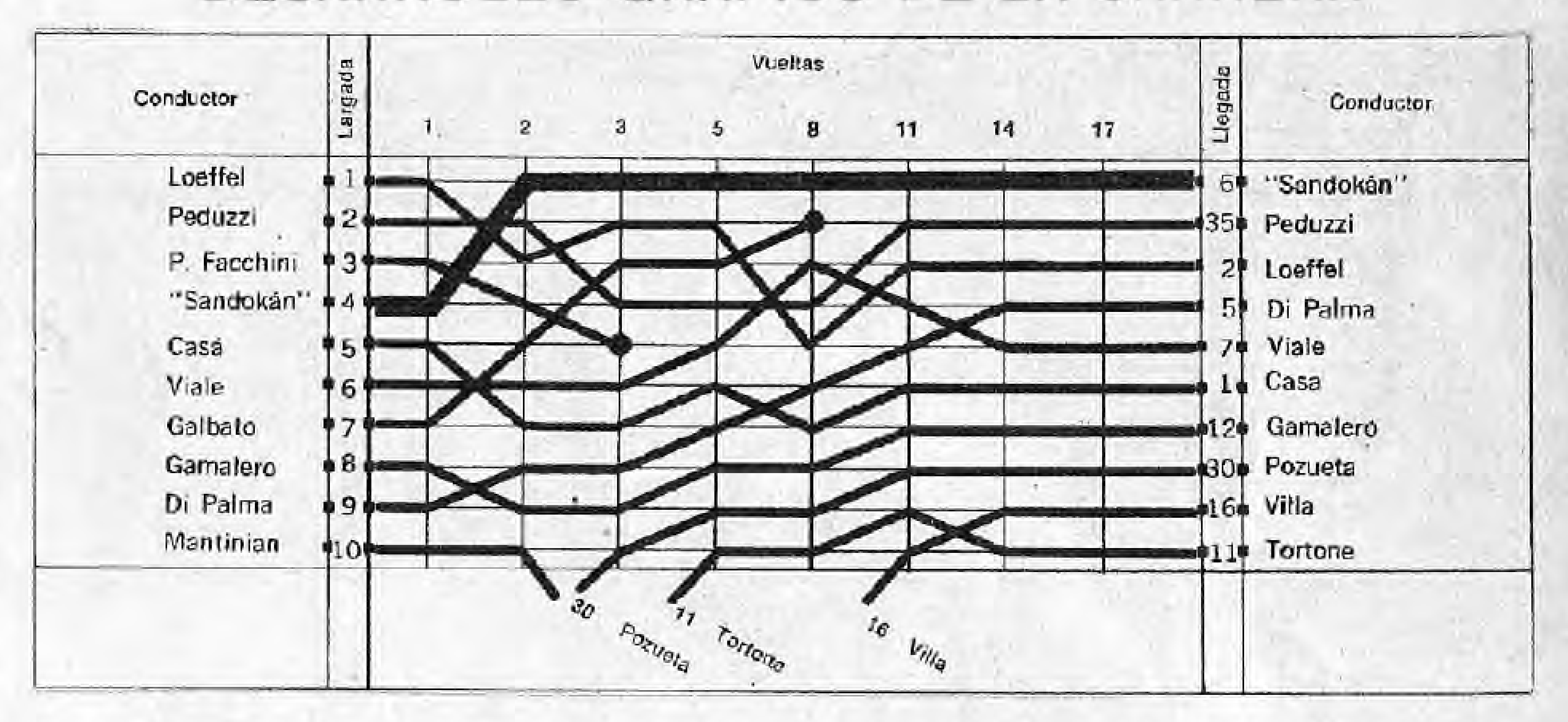
Carlos Loeffel, Atilio Viale y Ricardo Peduzzi mezclaron un TC puro, un Ford Falcon y un legítimo "twenties' en el primer pelotón de la segunda serie. Dieron las dos primeras vueltas encolado uno al otro hasta que renunció el chicote de la bobina del Falcon. Loeffel le ganó finalmente a Peduzzi pero no por la diferencia que podría augurar la fuerza de un siete bancada contra un veterano Apache. Peduzzi fué más prolijo para maniobrar sobre el frenaje y la curva aun cuando Loeffel tuvo algunas dificultades para introducir la segunda y la tercera marcha. En la horquilla prácticamente se tocaban, ganaba Loeffel en la aceleración y en la vuelta siguiente se repetía la pequeña aventura. Tercero quedó Eduardo Casá, tirando el corto diferencial de 4,11:1 y con sólo 20 vueltas de práctica en el Autódromo. Cuarto fue Di Palma, disminuido por una merma en la presión de aceite, pero nada brillante ni prolijo en pleno catch-as-can con un auto que tiene serias dificultades para doblar. Quinto Martinián. Sexto, el "Monito" Héctor Pozueta, extrañando seguramente la pista de Ferro Carril Oeste y su viejo Midget.

Las seis vueltas del repechaje marcaron un plácido paseo para el Falcon cuidadosamente conducido por Atilio Viale, automáticamente clasificado para la final junto con su segundo y tercero, Osvaldo Corti y Edgardo Boschi, a bordo del insólito Mini-Cooper Anexo "J".

En la largada de la serie final, Marincovich le aplicó al Chevy el estilo —habitual en el auto desde Cupeiro— de retrasarse levemente. Loeffel, Galbato, Peduzzi y Facchini lo dejaron atrás y uno a uno lo vieron pasar muy rápidamente antes de la tercera vuelta. Entonces, con terreno libre, Marincovich estableció el record de vuelta en el cuarto giro y a partir de allí comenzó una serena administración de su ventaja.

Indiscutiblemente el Chevy anduvo el sábado mejor que nunca y si bien esta mejoría no nos permite hacer una comparación más o menos cruel entre el nuevo y el viejo piloto, nos abre la posibilidad de observar el mérito de tener un automóvil moderno y sensato, que al fin y al cabo es un derecho público. El promedio final de la serie decisiva (133,282 km/h) y el promedio del record de vuelta (140,751 originados con un tiempo liviano de 1m20s3/10) nos muestran más de 7 km/h de diferencia entre uno y otro, lo que asegura que en determinado momento Marincovich viajó a unos 12-14 km/h por debajo de la cifra final. Efectivamente, esos 12-14 km/h corresponden aproximadamente a 4 ó 5 segundos por debajo del mejor tiempo, confirmados por el Chevy con sus últimas vueltas recorridas entre el minuto 23 y el minuto 24 segundos. Todo esto está muy bien pero no diría nada si no apuntáramos que a pesar de la dosificación, el Chevy arrancó sistemáticamente **medio** segundo por vuelta al que lo siguió en la clasificación, es decir, Ricardo Peduzzi.

DESARROLLO GRAFICO DE LA CARRERA



Lo más excitante de la final consistió en el grupo que formaron Galbato, Loeffel y Peduzzi, combatiendo por el segundo puesto y especulando con la eventual renuncia del Chevy. En el reparto de autazos ganó sin dudas Peduzzi con media cabeza de ventaja sobre Loeffel y en la carrera de automóviles también consiguieron conservar ese orden, curiosamente.

Galbato había intentado no pasar de las 5,800 rev/min para preservar los dientes del diferencial que no soportaban regímenes más altos, pero cuando no pudo resistirse a la violenta batalla de los 400 golpes se olvidó del taquímetro y paró junto a la horquilla remolcando varios ruidos raros.

Peduzzi padre consideró como un triunfo el segundo puesto atrás del Chevy. El "cuadrado" quedó intacto esperando el domingo próximo. (Dos miembros de la CDA inspeccionaron el vehículo al terminar la carrera. Pusieron en tela de juicio sus guardabarros *sui generis* y la seguridad que ofrece su débil arco protector. "En estas condiciones no vuelve a correr" rezongó uno de ellos. "Lo citaremos el martes y se notificará").

Loeffel debutó en el Autódromo quemando gomas y entusiasmando tribunas. Tuvo serias dificultades con el mecanismo de selección de las marchas y recorrió varias curvas en punto muerto. Lo aplaudieron —las señoras, sobre todo— mucho más que al ganador.

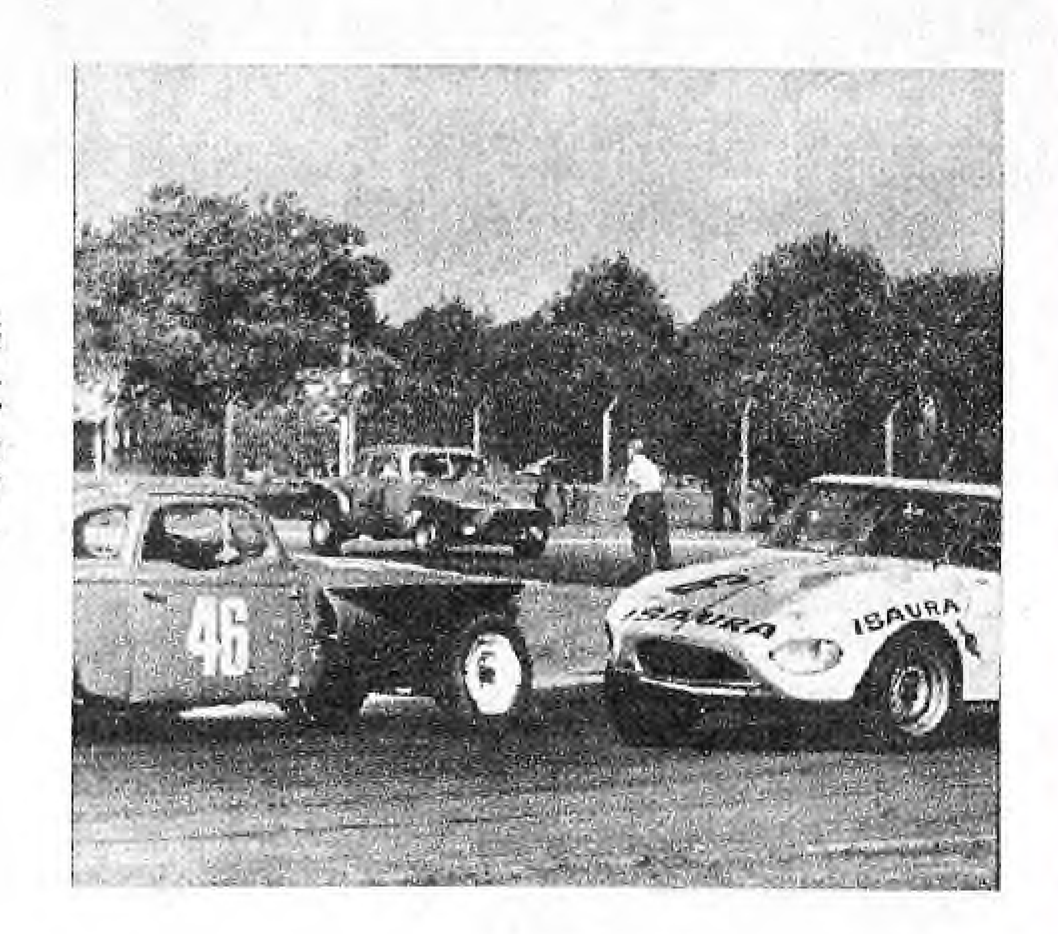
Di Palma quedó cuarto, Atilio Viale quinto y Eduardo Casá sexto y sin frenos desde la mitad de la serie final.

La organización del Vicente López Automóvil Club fue correcta y atildada. Los dirigentes parecieron recordar a cada momento las sanciones aplicadas en la semana y llevaron al espectáculo de la mano sin dificultades.

El TC esta vez no se muda. Queda una semana en Buenos Aires y el próximo domingo a la mañana apretará una multitud en Hasta entonces...



Piloto: Marincovich. Gordito sonriente: don Froilán, un binomio que se entiende bastante bien.



El mundo está loco, loco, loco. Debemos confesar que la horquilla estuvo muy divertida.

La lucha más encarnizada la protagonizaron el "supercuadrado" de Peduzzi y el Chevrolet de Loeffel.



Un trompo de Galbato provocó un serio desparramo al llegar a la horquilla. Resultado: Loeffel escapó en punta, pero por una vuelta más.

CAMPEONATO ARGENTINO DE TURISMO CARRETERA

1º	Emiliozzi, Dante	24
2º	Casá, Eduardo	21
3º	Galbato, Carmelo	15
4º	Menditeguy, Carlos	13
5º	Di Palma, Luis R.	12,5
6º	de Alzaga, Rodolfo	12
7º	Tarducci, Mario	10
8º	Cupeiro, Jorge	9
8º	Malnatti, César	9
10º	Peduzzi, Ricardo	5
11º	Rodriguez, Raúl O.	3
11º	Rodriguez, Egverto	3
11º	Gimeno, Hugo A.	3
11º	Marincovich, Carlos	3
15º	Perrota, Joaquín	2
16º	Ciani, Marcos	1
16º	Dana, Humberto	1
16º	Galluzzo, Vicente	1
16º	Polinori, Norberto	1
16º	Sanmartino, Héctor	1
16º	Salto, Carlos Luis	1
16º	Urruti, Federico	1
16º	Loeffel, Carlos	1

VLAC - PREMIO JUAN GALVEZ

Circuito No 1 Autódromo dc Buenos Aires - 30/IV/66

CLASIFICACION

Primera Serie

Pos.	*Nº*	*Conductor*	*Marca*	*Tiempo*	*Vueltas*
1º	6	Marincovich, Carlos	Crevy II	16m 40s 6	12
2º	4	Galbato, Carmelo	Ford F-100	16m 47s 0	12
3º	15	Facchini, Pablo	Ford F-100	17m 10s 5	12
4º	14	Villegas, Adrián	Chevrolet	17m 49s 2	12
5º	12	Gamalero, Remo	Ford 59 AB	17m 52s 7	12
6º	21	Pascuali, Norberto	Chevrolet	17m 54s 7	12
7º	3	Gimeno, Hugo	Valiant	16m 00s 7	11
8º	33	Santamarina, Ernesto	Peugeot TC	16m 53s 6	11
9º	45	"Postman"	Peugeot A.G.S.	16m 58s 7	11
10º	29	Conejero, Vicente	Chevrolet	17m 46s 5	11

Promedio del ganador: 135.682 Km/h.
Record de vuelta: 6 Carlos Marincovich en la segunda: 1m 19s 5, a un promedio de 142,168 Km/h.

Segunda Serie

1º	2	Loeffel, Carlos	Chevrolet	16m 44s 6	12
2º	35	Peduzzi, Ricardo	Chevrolet	16m 45s 8	12
3º	1	Casá, Eduardo	Ford F-100	17m 16s 4	12
4º	5	Di Palma, Luis	Valiant	17m 27s 2	12
5º	10	Martinián, Manuel	Chevrolet	17m 59s 7	12
6º	30	Pozueta, Héctor	Chevrolet	18m 02s 9	12
7º	22	González, Santiago J.	Ford 59 AB	18m 06s 3	12
8º	16	Villa, Jaime	Ford 59 AB	18m 08s 2	12
9º	11	Tortone, Elpidio	Chevrolet	18m 08s 3	12
10º	26	Urruti, Federico	Volvo 122 S	16m 53s 2	11

Promedio del ganador: 135,034 Km/h.
Record de vuelta: Carlos Loeffel en la octava: 1m 21s 7 a un promedio de 138,340 Km/h.

Repechaje - 6 Vueltas

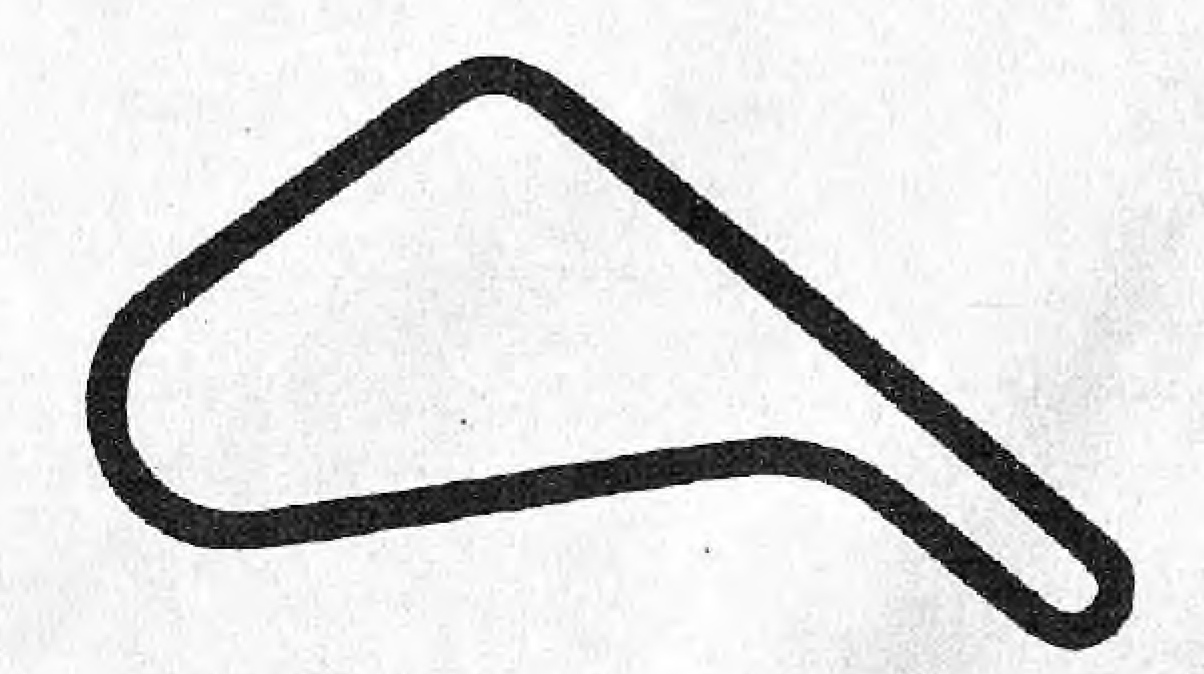
1º	7	Viale, Atilio	Ford Falcon	8m 54s 4	6
2º	32	Carti, Osvaldo	Chevrolet	9m 13s 7	6
3º	37	Boschi, Edgardo	Austin-Cooper S	9m 21s 6	8

Promedio del ganador: 126,850 Km/h.
Record de vuelta: Atilio Viale en la segunda: 1m 25s 7 a un promedio de 131,883 Km/h.

Final

1º	6	Marincovich, Carlos	Chevy II	28m 17s 1	20
2º	35	Peduzzi, Ricardo	Chevrolet	28m 27s 8	20
3º	2	Loeffel, Carlos	Chevrolet	28m 36s 1	20
4º	5	Di Palma, Luis	Valiant	28m 52s 3	20
5º	7	Viale, Atilio	Ford Falcon	29m 13s 5	20
6º	1	Casá, Eduardo	Ford F-100	29m 30s 9	20
7º	12	Gamalero, Remo	Ford 59 AB	29m 33s 7	20
8º	30	Pozueta, Héctor	Chevrolet	29m 41s 3	20
9º	16	Villa, Jaime	Ford 59 AB	28m 43s 8	19
10º	11	Tortone, Elpidio	Chevrolet	28m 52s 7	19
11º	10	Mantinián, Manuel	Chevrolet	28m 55s 8	19
12º	21	Pascuali, Norberto	Chevrolet	29m 24s 1	19
13º	14	Villegas, Adrián	Ford 59 AB	29m 29s 8	19
14º	45	"Postman"	Peugeot A.G.S.	29m 13s 9	18
15º	26	Urruti, Federico	Volvo 122 S	29m 42s 9	18
16º	33	Santamarina, Ernesto	Peugeot TC	26m 03s 8	14

Promedio del ganador: 133,282 Km/h.
Record de vuelta: Carlos Marincovich en la cuarta: 1m 20s 3 a un promedio de 140,751 Km/h.
Abandonaron: 15, Pablo Facchini, Ford F-100, en la quinta vuelta; 22 Saniago González, en la octava vuelta; 29 Vicente Conejero, Chevrolet, en la novena vuelta y 14, Carmelo Galvato, en la décima vuelta.
No largaron: 3, Hugo Gimeno; 32, Osvaldo Corti y 37, Edgardo Boschi.



AL PUBLICO LO QUE ES DEL PUBLICO



Cuando Loeffel hace zapatear las ruedas al entrar en la horquilla, mientras su máquina roja se rodea de un vaporoso humo azul, las tribunas gozan su desenfreno y aclaman al ídolo. Es el vigor, el atropello casi, por no hablar de machismo, que cobra encanto a los ojos del público.

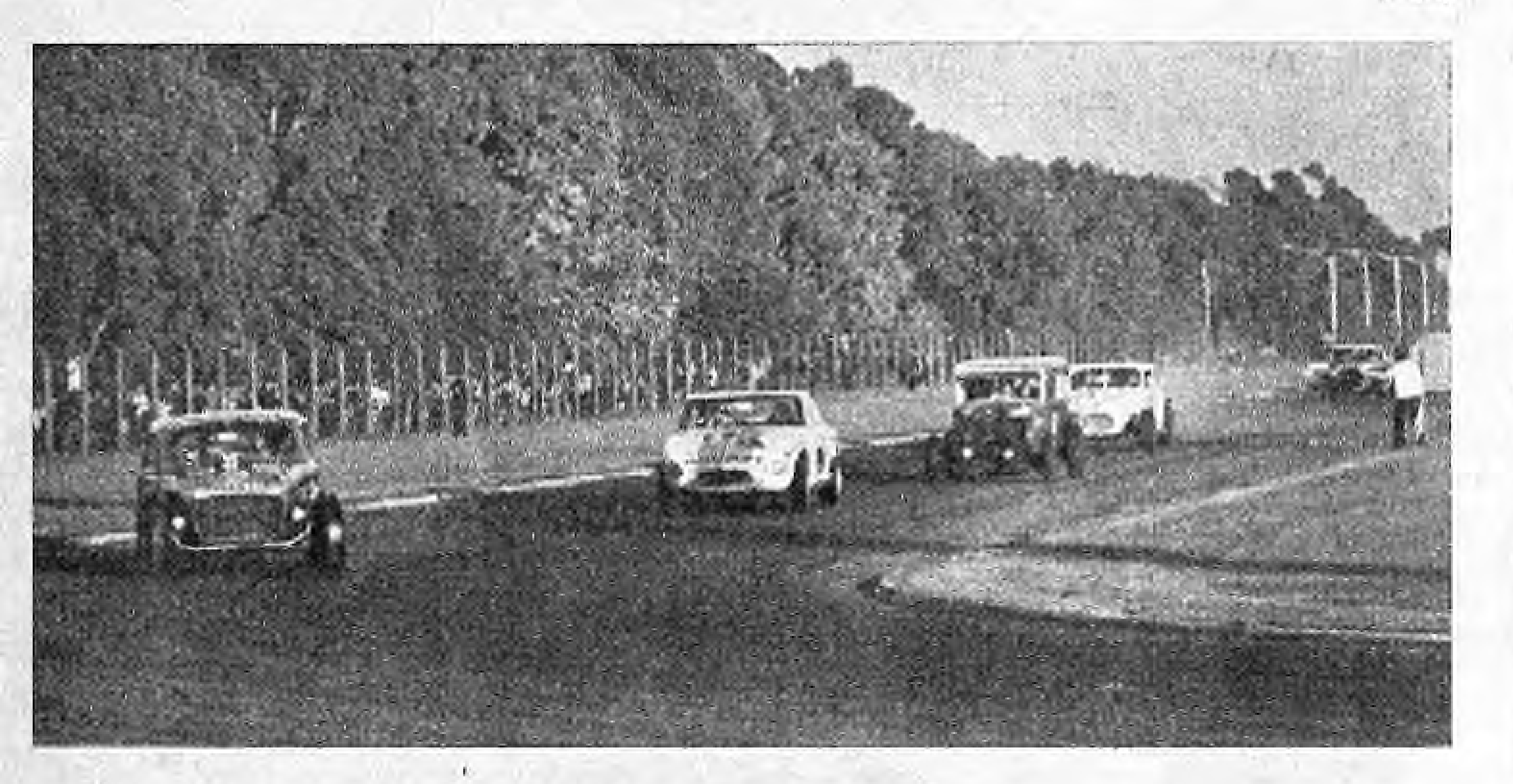
Claro que tanto ruido y desbande de potencia de cordón a cordón fueron inútiles frente a un prolijo y circunspecto Marincovich ("Sandokan II") que al comando del Chevy se dio el lujo de inaugurar 19 de los 20 circuitos de la competencia.

La lucha sobrevino entonces por el segundo puesto. Y aquí tampoco sirvieron las tiradas violentas y los manotazos al volante. Dos veces perdió Loeffel el segundo puesto: primero a manos de Galbato que debió abandonar posteriormente, y luego en beneficio del joven e iracundo Peduzzi, con un coche que es un hallazgo de buen humor dentro de la aburrida seriedad de las clásicas galeras TC.

Fue entonces, cuando promediaba la competencia, que el sanguíneo Loeffel decidió aquietar sus ínfulas y mantener ese tercer puesto no tan despreciable. El sosiego trajo consigo un andar más parejo y un desempeño al volante que empezaba a justificar al conductor de tantos éxitos. Llegó a tiempo el acto de madurez, pues de seguir con ese tren de marcha sin duda hubiera tenido que abandonar por rotura de cubiertas, bastante maltratadas las pobres.

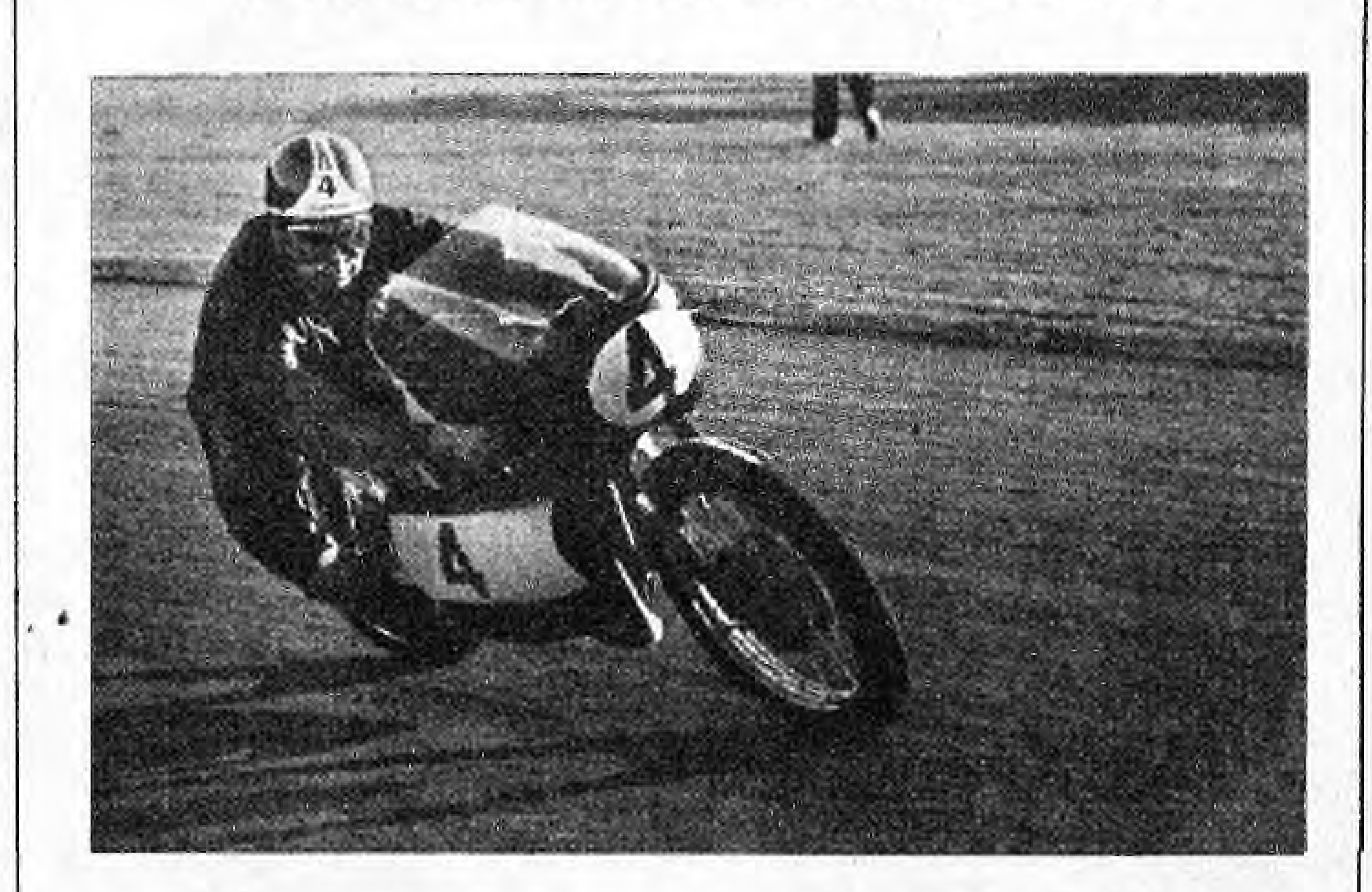
Y allí ocurrió lo inexplicable, o quizá demasiado explicable: entre el público empezó a correr un comentario molesto, urticante, que por momentos se convirtió en ademanes de desprecio y algún que otro chiflido de desaprobación: "Se está poniendo viejo. No ven, ya aflojó. No sirve más, no aguanta ni media carrera..."

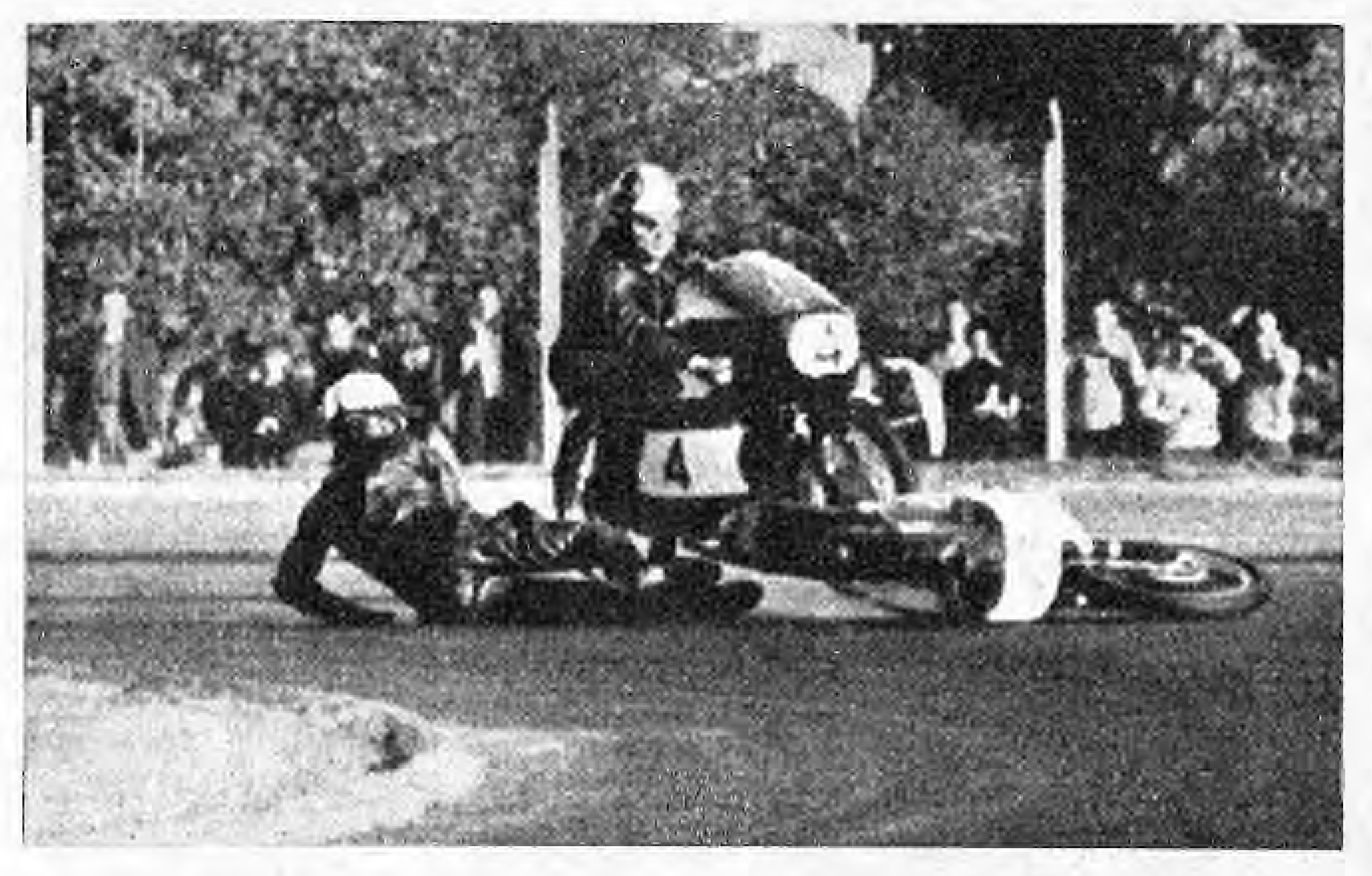
Ya sabe don Carlos, o sigue descostillándose en las curvas o abandona el pedestal. Nada de manejar pulidito y como si supiera, las cubiertas están hechas para quemarlas y las curvas para entrar zapateando y salir por el pasto. De lo contrario correrá la suerte de otros que, como Marincovich, apenas si reciben dos aplausos por sus triunfos silenciosos y prolijos.





PREMIO JUAN ZANELLA





Entre el repechaje y la final de Turismo de Carretera, se disputó una competencia para motocicletas de 175 cm³, Clase Internacional. Estaba en juego el trofeo "Juan Zanella. La victoria correspondió a la máquina número 4, conducida por Aldo Caldarella (foto superior). Su desempeño fue impecable y a pesar del piso bastante resbaladizo por pérdidas de aceite de los TC, logró un promedio de 106,950 km/h. Por la misma causa del piso jabonoso, Guillermo Arnáiz sufrió una caída cuando iba punteando la competencia (foto inferior). Damos a continuación el detalle de la prueba:

PREMIO MOTOCICLISMO JUAN ZANELLA

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	4	Caldarella, Aldo O.	Zanella	23m 41s 3	16
2º	151	Vivacqua, Armando	Zanella	23m 49s 8	16
3º	116	Gómez, Alberto	Zanella	24m 49s 9	16
4º	33	Belverino, José	Zanella	24m 03s	15
5º	42	Pilepich, Juan J.	Gilera	25m 36s 4	15
6º	96	González, Aldo J.	Gilera	24m 10s 6	14
7º	87	Far, Carlos A.	F. M. H.	24m 41s 2	14
8º	73	Arnáiz Guillermo	Zanella	8m 02s 7	5

Promedio del ganador: 106,950 km/h.

EL REPOSO DEL GUERRERO

FOTONOVELA EN OCHO CUADROS Y UN SUSPIRO

1 — *"Mirá, viejito, el asunto es así. Vos sabés que me han agarrado de piloto para enseñar a los nuevitos que van a la Academia Oscar. Como conchabo es lindo, mucho mejor, te diré, que malojar caña en patas, pero tiene sus bemoles..."*

(Proh. men. 18 años)



1er. actor: Nasif Estefano



2 — *"Yo tengo que pescar a los negros y decirles: mirá, el volante se toma así, los cambios se hacen así, porque si no, éstos, capaz que de puro brutos que son, y porque nunca les enseñó la Academia... perdón, la gloriosa Academia, te manejan de Kostelanetz como un taxi..."*



3 — *"Para mí es una risa, calculá, yo les gano a cualquiera en cualquier momento, pobre d'ellos, el Jin Clar ése será macanudo en un Lotus, pero dale el Campetelli Montalenti que manejé yo, y sabés cómo se lo pone de birrete. ¡Si habré pelechado campeonatos!"*



4 — *"El asunto de las largadas es así. Vos sabés que allá uno siempre se hace su siestita (¡Buaaaaah!) después de comer, sabés, y resulta que a la hora de la siesta doña Dora siempre me agarra y me muestra a todo el mundo. (¡Buaaaaah!). Hace sueñito, ¿no?*



5 — *"Es un trato inhumano, viejo, por más que doña Dora sea macanuda, y además ponga todos los mangos del mundo, no tiene derecho a interferir con valores telúricos como la siesta. Mirá: yo no sé si no decirte que es un avasallamiento del federalismo..."*



6 — *"Y por otro lado sabés que para moverme en Buenos Aires me dieron un Jeep doble comando de la Academia. No sería tanto el Jeep, pero francamente eso de tener que andar por todos lados con el instructor... Y todo porque les arrugué un Fiat 600..."*



7 — *"Bueno, te iba a explicar el asunto de las largadas. Con lo que doña Dora me agarra a los dos de la tarde y me lleva del brazo a todos lados, no duermo la siesta, y calculá, que cuando está por largarse la carrera, tengo un apoliyo que te imaginás..."*



8 — *"Te acomodás en esas butacas que vienen ahora y te juro, viejo, que ya me ha pabsado más de una vez. Me voy durmiendo... durmiendo... y cuando me quiero acordar... El ruido de los autos que largan y yo que me despierto y me quedo atrás "*



9 — *"Decime, pibe, vos que la conocés bien a la Dorita, ¿no podés decirle cómo viene el asunto? Fijate que yo no tengo la culpa... Si ustedes acá no duermen nunca, yo no tengo la culpa... Que no me zarandee tanto a la hora sagrada, viejito..."*



LA PEQUEÑA HISTORIA DE UN AUTITO BLANCO

Oreste Berta piensa que su pupilo, el mendocino Copello, le puede ganar a Gastón Perkins

Oreste Berta tiene 27 años y un Renault blanco.

Cuando José Cruz (aquel motociclista del récord sudamericano de velocidad con H.R.D.) le presentó a Eduardo Copello, Berta estaba muy lejos de sospechar que ese apretón de manos llegaría a colocarlo en el primerísimo plano de la consideración fierrera. Cruz atendía el Renault de Copello, y en determinado momento resolvió consultar a Berta para encontrarle solución a algunos problemas. Después de varias noches de taller —torno, fresadora, regla de cálculo— Berta terminó ofreciéndole a Copello su Renault blanco. "El pobre Cruz se quedó sin carburador", afirma Berta, satisfecho de su travesura que no dejó descontento a nadie...

UN POCO DE BIOGRAFIA

Su amistad con el cruce de un árbol de levas y el diámetro de las válvulas comenzó a los 11 años. Entonces preparó uno de aquellos Cucciolo que hacían mucho ruido y pocas nueces con una bicicleta alrededor y un chico feliz encima. Después lo tentaron las motocicletas. Saltó del motor Sachs al Ducatti. Se recibió de ingeniero. Viajó a Estados Unidos y allá distrajo sus horas de labor en Willys jeringueando una Ducatti 125 que corrió en Daytona. De vuelta a la Argentina —IKA, Ingeniería Experimental— no abandonó la querida diversión de buscar cruces malditos y mejores llenados. Se ocupó del Renault de Federico Weiss y logró que ese automóvil iniciara una polémica que lleva ya casi tres años: "Los de Berta son más rápidos que los de Steven".

AHORA SI, LA PEQUEÑA HISTORIA

Oreste Berta se compra un Renault blanco. Poco después lo conoce a Copello y entre los dos inician el **boom** que copia el número 1 en cuanta clasificación corren, que osa exitosamente contra los TC de cuatro litros, que amenaza con seriedad a un Fiat 1500 en la montaña, que asombra honestamente a las tribunas incrédulas con velocidades insospechadas...

Carlos Ruesch también tiene un Renault blanco. Ha corrido con un Fiat 750 en los campeonatos zonales de Córdoba y cambió de marca para que su amigo Berta —que lo llevó a trabajar consigo a Experimental IKA— meta sus afilados dedos en el motor que conoce tan profundamente.

Berta, Copello, Ruesch. Se ha formado un equipo, "que es como una familia" asegura el joven ingeniero. "Si yo todavía no llegué a la pista, Copello no sale a girar por nada del mundo. Si a Ruesch le hablaban del mendocino, decía **es un loco.** Después que lo conoció, su respeto por Copello no tiene límites".

Oreste Berta trabaja en su casa de Alta Gracia y no cree que haya que probar los autos "haciendo una tiradita en la ruta". Primero, por una cuestión de respeto elemental. Luego, por que su condi-



ción de estudioso, racionalista, humanamente cerebral puede indicarle en el dinamómetro o en sus cálculos todo lo que le puede decir el pavimento. Consumió cientos de horas leyendo a los autores más renombrados de la materia y no le robaba el auto al padre para salir a pasear. Pero los mechones rebeldes se le despeinan, desordena el taller hasta convertirlo en una bohardilla parisina y reconoce que a pesar de aplicar en IKA las experiencias que le dan las carreras, por sobre todas las cosas ha conseguido divertirse. Así ha licuado su madurez con su juventud. Así embadurnó su capacidad de cientifista con una clara pincelada de bohemia fierrera. En el balance, es muy probable que se registre un superávit a favor de su cerebro: Lucha permanentemente con el mechón hasta que consigue ordenar su cabello, detiene su trabajo para pasar en limpio el taller, lleva a IKA lo mejor de su trabajo...

Precisamente es IKA quien permite que Oreste Berta "no gane ni pierda dinero con las carreras", suministrándole el material necesario para disparar sus **flechas blancas**. Por eso rehúye comparar su obra con la de Steven ("A veces le doy una mano"). Pero muestra muy facilmente su orgullo y su respeto de competidor tenaz, deslizando su discreción por un tobogán que se detiene en una frase que cambia su tono de voz y suena con fuerza de slogan: "El tema no me interesa. Trabajamos en la misma cosa y bajo un mismo techo...". Todo eso no impide una opinión dada con seguridad y fruición: "Decididamente pienso que Copello le gana a Gastón. Perkins es un piloto excepcional en carreras del tipo Gran Premio, pero no me parece que ahora pueda superar a Copello en una carrera corta o un circuito".

EL AUTITO BLANCO

En todo eso hay —afortunadamente— mucho del hombre que cree más en su obra que en sí mismo. "No hay grandes secretos en nuestros motores —dice— desde el block para abajo todo está standard. Nada de tratar a los cojinetes ni de nitrurar el cigüeñal... Sólo trabajamos en el árbol de levas y sobre todo en la tapa de cilindros...". Berta ha diseñado y construido un banco casero de flujo para medir, estimar y corregir las corrientes de fluido dentro de la tapa de cilindros. Los diámetros de las válvulas y de los pasajes los establece según fórmulas conocidas, y la longitud de los tubos de admisión las determina con papel y lápiz". Luego experimenta brevemente, aunque muy pocas veces tiene que hacer modificaciones de importancia. "Esto es algo similar a leer libros —piensa—. Uno lee y puede parecerle algo superficial. Después interpreta el significado de una palabra, de dos, de tres... Al tiempo vuelve a repasarlo y descubre más cosas, pero siempre el valor está dado por la interpretación y la aplicación que pueda darle el lector...".

De todo ese proceso surgieron unas inauditas 7.800 rpm para el Renault Anexo "J" (aproximadamente 170 km/h) "sin peligro para la seguridad mecánica", según el orfebre. Ese régimen, que el aficionado ve pasar con asombro, arqueó las cejas de varias muchedumbres con un llamativo poder de convicción. "Hasta mi padre ahora va a las carreras con todo esto —confiesa Berta— y el siempre creyó que las carreras eran cosa de locos...".

"Hemos conseguido que nuestros autos sean bastante neutros para doblar. De todas maneras, hacia la parte más lejana del límite les queda algo de su natural oversteering (tendencia a irse de cola), que yo permito porque tanto Copello como Reusch los prefieren así. Desde luego, esa tendencia puede corregirse inmediatamente con solo variar la altura entre la caja y los brazos de dirección. Esto lo descubrimos cuando **"bajamos"** los autos para correr en el autódromo. No habíamos reparado en el detalle y al principio doblaban como querían...".

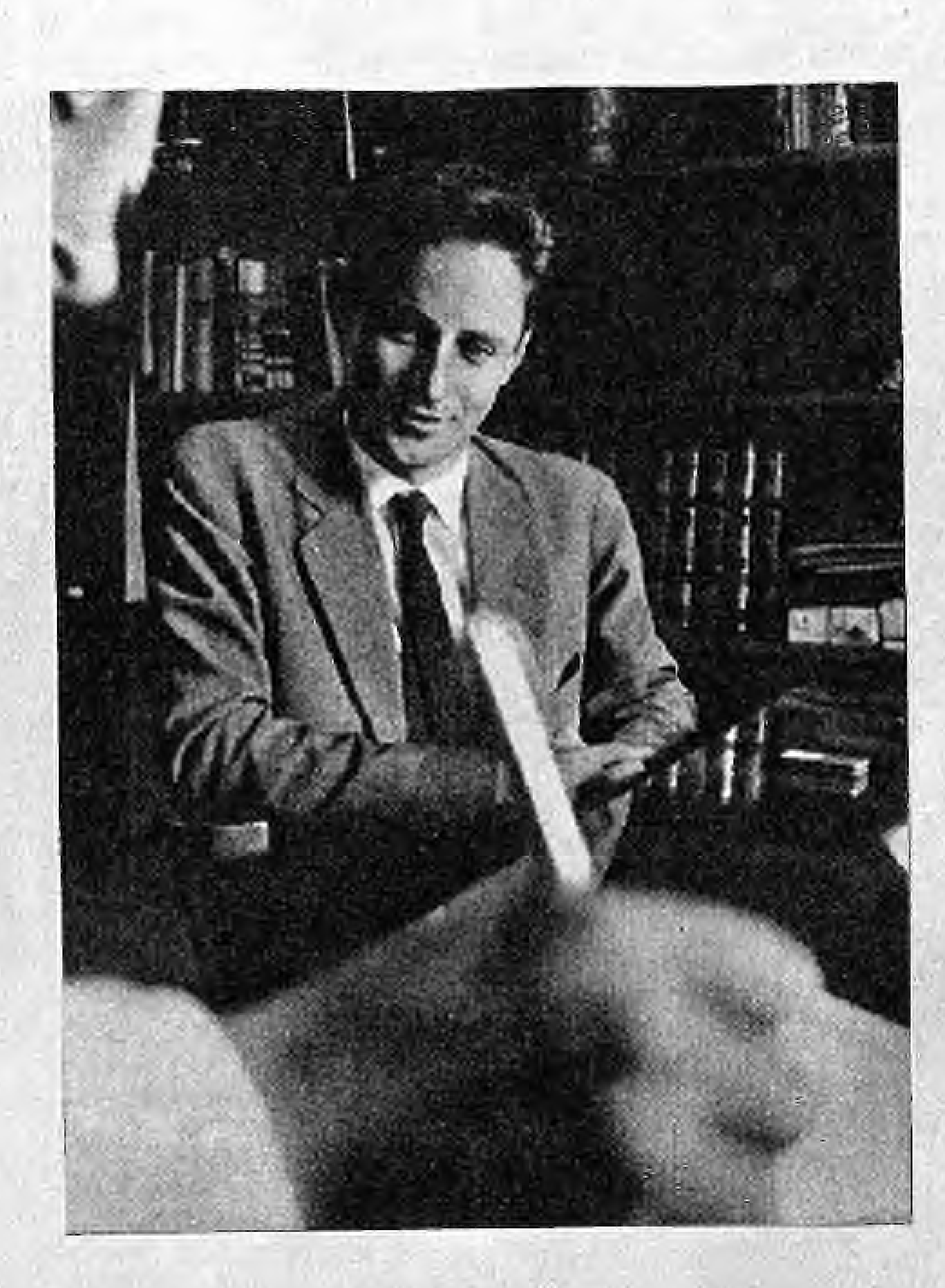
Oreste Berta ha leído a Frank Costin...

Si tuviese que formar un equipo y elegir otro piloto lo invitaría a Gradassi. "Solo le falta un poco de experiencia con otro auto que no sea el DKW, pero alguien que maneje como él y con su capacidad para escuchar y conocer los motores tiene que estar muy cerca de ser el hombre ideal". Los lectores de PARABRISAS CORSA recordarán seguramente que Gradassi manejó un Renault 1.093, apareciendo fugazmente en el equipo IKA. Fue el 1º de marzo de 1964 en el Parque Sarmiento de Córdoba, durante la temporada de Fórmula Junior. Ese día ganó Gradassi y retornó a su Auto-Unión. "Por ejemplo, Gradassi no se hubiera quedado en la carrera de Carlos Paz. Cuando Copello notó que el Renault fallaba, hurgó un poco en el motor, cerró todas las puertas y se fue a tomar un café. De pronto apareció alguien, le hizo sacar los gicleurs y le preguntó: "¿Porqué no los sopla?". Sopló, destapó y llegó a Carlos Paz como una bala...".

El ingeniero Berta afirma orgullosamente que jamás se quedó en la calle con un auto descompuesto. "Siempre se me ocurre algo raro". "Por ejemplo, —relata— cuando me enteré que Reusch se había quedado por rotura de la Bomba de Nafta, me pregunté inmediatamente: "¿Y por qué no saca el tanque, lo coloca encima del techo y alimenta por gravedad?". "Por supuesto, es casi imposible, pero no deja de ser una *idea*...".

Así piensa un hombre que no es superticioso. Que no tiene color favorito y a quien todos los números le dan lo mismo. De muchacho prefería a Fangio ("Lo conozco hace apenas dos años") y recuerda con cariño los libros del Ing. Alfieri de Maserati y del Ing. Taglioni de Ducatti. Oreste Berta —¡es lógico, caramba!— construyó también un motor desmodrónico.

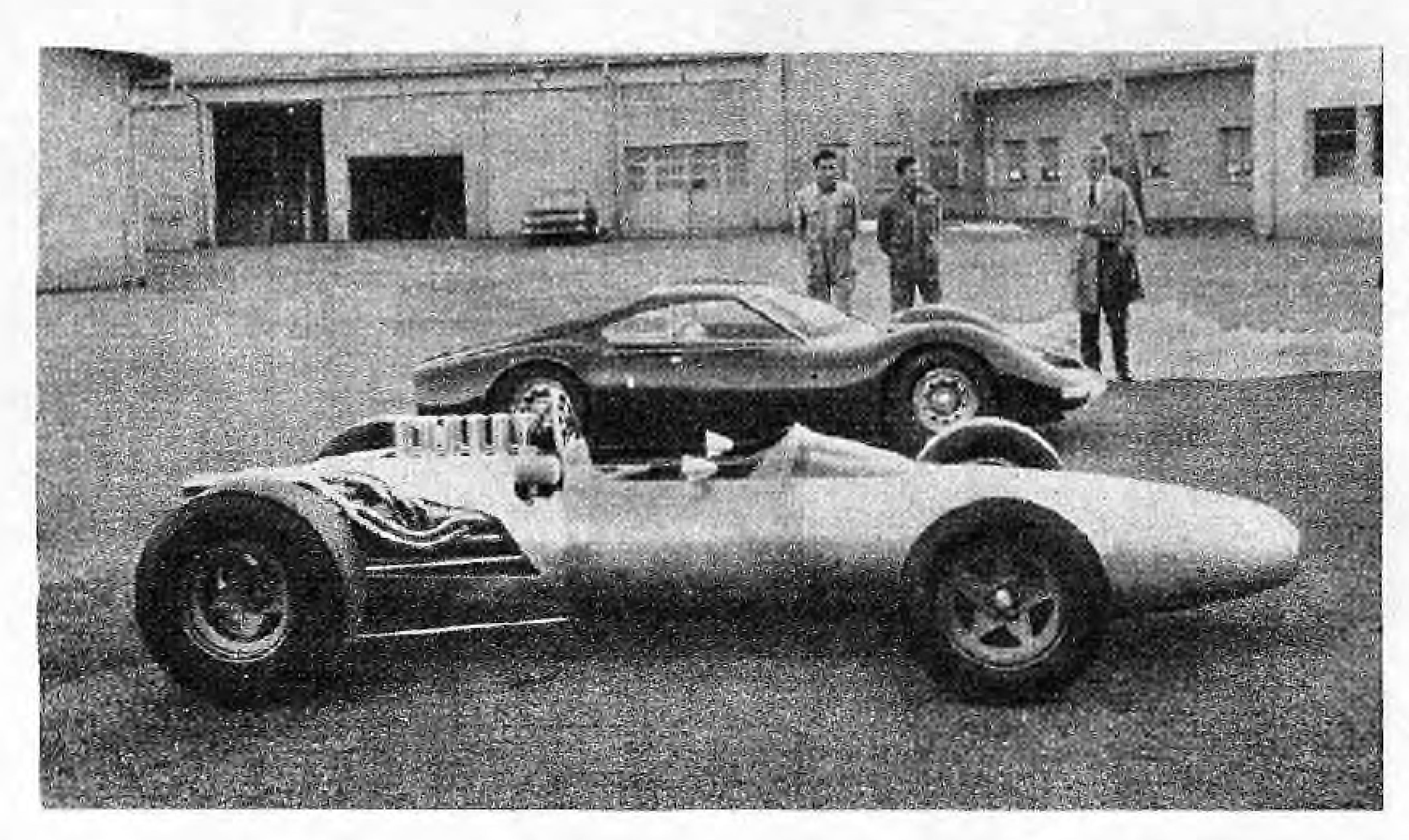
Tiene 27 años y prepara dos Renault blancos...



Oreste Berta, ingeniero de Experimental IKA y despeinado. Sus flechas blancas ya preocupan. Andan demasiado rápido.

PANORAMA DE LA NUEVA FO

En ve, en hache y en equis, 8, 12, 16 y 24 cilindros, de 16 a 96 válvulas



El Ferrari F.1 sin pintura y sin terminar, tal como se lo está utilizando en las primeras pruebas. El diseño es, en general, similar al vehículo utilizado el año último, aunque lógicamente más grande y más fuerte. La distancia entre ejes ha sido llevada a 240 cm.

LA nueva (y maldita) Fórmula Uno parecía no tener atractivos: en principio se pensó que arrojaba a la basura el material realizado hasta fines de 1965 por el simple hecho de doblar la cilindrada y que por lo tanto ni motores ni chasis tendrían ya utilidad. Además las potencias disponibles con tres litros de cilindrada parecieron a algunos exageradas y peligrosas. En efecto, muchos se han preguntado si los nuevos "racers" de F.1 no serán peligrosos. La contestación la dan los pilotos, quienes son los que pueden hablar, y es que un exceso de potencia mejor que la falta, pone de manifiesto la habilidad de cada uno y además permite resolver situaciones difíciles. En una serie de entrevistas para la radio italiana en vísperas de Monza, a la pregunta de cuál era la característica más necesaria de los automóviles de la vieja fórmula de 1965, la respuesta unánime fue: "más potencia". Con tres litros de cilindrada indudablemente tendrán más potencia; el problema de si será demasiada potencia es más sutil. Por de pronto ninguno o casi ninguno va a tener el doble de potencia respecto a 1965, porque los motores son en general distintos como estructura y no pueden rendir lo mismo; los que "en teoría" debieran tener el doble de potencia van a tener el doble de problemas y eso no es poco.

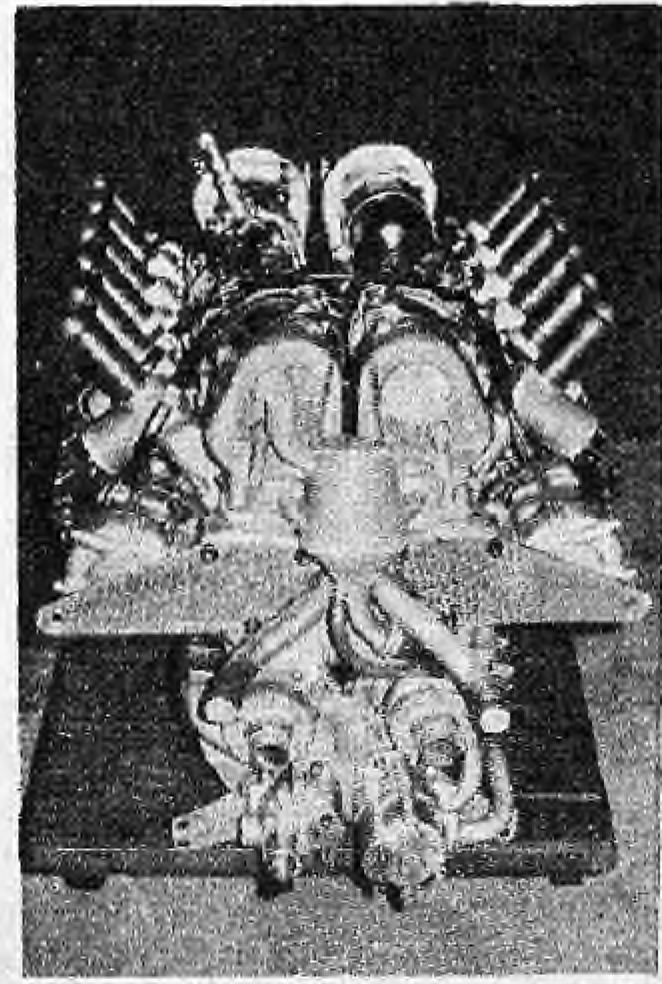
En estos momentos las cosas están lo suficientemente claras como para poder razonar sobre datos concretos: por de pronto habrá más vehículos en esta fórmula que en muchas de las anteriores y ello se debe a que los progresos de la técnica han permitido hacer automóviles con medios relativamente modestos y sobre todo porque se llegó a la situación en que hay fabricantes de motores y fabricantes de automóviles, éstos últimos los arman como un mecano, comprando el motor, los frenos, la caja, las gomas y demás accesorios; claro que para que el coche gane hay que ponerle mucho ingenio al cocktail. Chapman enseña.

Los constructores que hacen sus propios motores y cajas son tres: Ferrari, BRM y Honda: el primero tiene la ventaja de que el motor de tres litros ha sido desde el tiempo una especialidad de la Casa.

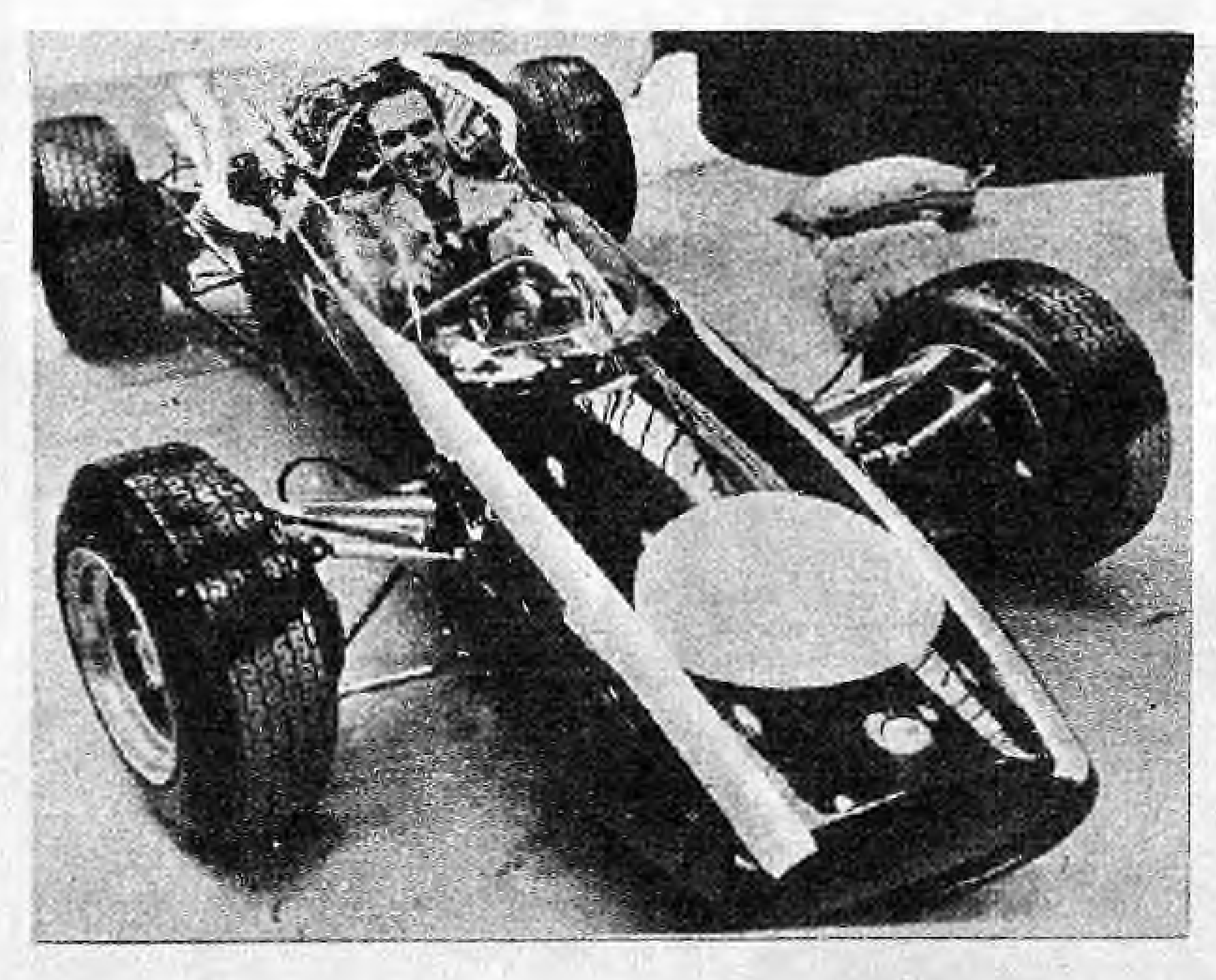
El Ferrari ya en prueba, tiene características muy similares al del año pasado: entreejes de 240 cm. para acomodar al motor más grande; gomas de 5,50×14 adelante y 7,00×14 atrás y un motor V-12 con doble encendido e inyección Lucas, muy parecido al de los Prototipos, con doble árbol de levas en cada hilera de cilindros y un block especial con los agujeros para ponerle los inyectores si se presenta la necesidad de pasarse a la inyección directa. No han sido divulgadas las medidas del motor, pero una de las posibilidades es que sean 57 mm de carrera y 74,5 mm de diámetro (otra variante son las medidas "clásicas" de 73×58,8 mm.) . Pero Ferrari ha montado un motor V-6 dos litros y medio sobre el mismo chasis del año pasado; en este coche, menos potente pero más liviano y ágil, piensa correr en Montecarlo y pistas parecidas. Pilotos serán como siempre Surtees y Bandini, tal vez otros.

BRM está ensayando su nuevo y fantástico motor H-16 que en teoría debe tener el doble de potencia del V-8 1500. Para este motor se ha utilizado la experiencia en el diseño de las cabezas, pistones, bielas y cigueñales del V-8; se trata en realidad de dos motores boxer uno encima del otro, con ocho árboles de levas, dos bombas de inyección, etc. Si se considera que entre mandos de árboles de levas y conecciones entre cigueñales hay 31 engranajes, para poner a punto todo el motor habrá que tocar el "God save the Queen".

Si BRM va a tener dolores de cabeza, los hijos del sol levante van a hacer "hara-kiri": la Honda ha construido su amenazado motor X-24 o sea dos motores de 12 cilindros en V puestos atravesados en el chassis y uno contra el otro. Presumiblemente los dos cigueñales engranan con el engranaje común al medio que ya existía en el motor V-12 del año pasado; como ese V-12 tenía cuatro válvulas por cilindro, el nuevo motor tiene 96 válvulas, 24 bujías (o 48 si se les ocurre poner doble encendido) 24 inyecciones, 12 bobinas. El sistema de encendido Honda es característico por ser de "chispa perdida": es decir hay una bobina cada dos cilindros (como en el Citröen 2 CV) para evitar el dis-



Cuidada terminación luce el motor Maserati de cuatro árboles que utilizará Cooper. A diferencia del Ferrari, este motor tiene las bocas de admisión en la parte superior de los cilindros. Las versiones más recientes de este 12 cilindros alcanzaron una potencia de 360 CV.



Cooper ha pegado el salto en materia técnica y su nuevo monocasco Cooper-Maserati Type 81 es realmente sensacional. Derek White, diseñador del Jaguar D, es responsable del diseño del Type 81; Jonathan Sieff (foto) es el ejecutivo de la Chipstead Motor, a cargo de la "operación Fórmula Uno".

RMULA

tribuidor. Si ese motor funciona, es claro que va a dar 450 CV, aunque no es tan claro como los van a utilizar; Ginther dijo estar muy contento con el nuevo motor, el ingeniero Nakamura dijo algo en japonés.

Lotus va a utilizar el nuevo motor BRM cuando esté listo; mientras tanto es probable que trate de utilizar algún otro motor, como un viejo Climax 2,7 litros y cuatro cilindros (que va muy bien para Montecarlo) o un V-8; lo mismo hace el nuevo "All American Racers Team" de Dan Gurney (un viejo sueño de este gran piloto es el de poder correr un monoposto norteamericano, como ya lo expresara en 1961 cuando Hill ganó en Monza). Para este equipo ha sido encargado un motor V-12 al técnico inglés Harry Weslake, pero como no está aún listo se utilizará al principio de la temporada, un Coventry Climax.

Cooper se puso muy en grande con el encargo a Maserati: una serie de 7 motores V-12 con doble encendido e inyección; 5 motores han sido ya entregados, con potencias entre 330 CV (el primero) y 360 CV (el último). Estos motores tienen medidas 70,4 mm. de diámetro y 64 mm. de carrera y por supuesto están muy bien experimentados, siendo su diseño básicamente el de 1958.

Los equipos Brabham y Mc Laren (ambos de corredores que se hicieron constructores) van a utilizar motores V-8 no muy potentes pero posiblemente rendidores; Brabham utiliza el Repco made in Australia a partir de un block GM de aluminio (derivado del B-O-P) mientras McLaren utiliza un Ford modificado. La potencia es de poco más de 300 CV en ambos casos.

Las posibilidades son tantas, y las variantes de una carrera tales, que es imposible hacer pronósticos; quien tiene buenas máquinas tiene pilotos cuyas posibilidades son mediocres y viceversa. Antes de Mónaco hay un par de carreras de F. 1 fuera de campeonato, pero muy útiles para empezar a entender algo.

Mientras escribimos esto, tenemos un chimento que Ferrari, superado en los Estados Unidos por el poderío norteamericano en los coches Sport y Prototipos, se prepara a atacar Indianápolis: en efecto el motor que vimos en el monoposto de F. 1 era tan parecido al del prototipo de cuatro litros que bien pudo ser el mismo cuatro litros; por lo tanto ese coche no sería para F. 1 sino para Indianápolis. El misterio puede develarse dentro de muy poco.

También es posible que los constructores de los automóviles sport Serenissima y Lamborghini preparen algún motor de tres litros para F. 1; el Serenissima nació de 3 litros y fue llevado a 3,5; el Lamborghini nació de 3,5 y fue llevado a 4 pero puede fácilmente también llevarse a 3, puesto que es un V-12. Mónaco dará, el 22 de mayo próximo, la primera respuesta concreta.

GIANNI ROGLIATTI (Milán)

GRAN PREMIO VIGORELLI, MONZA

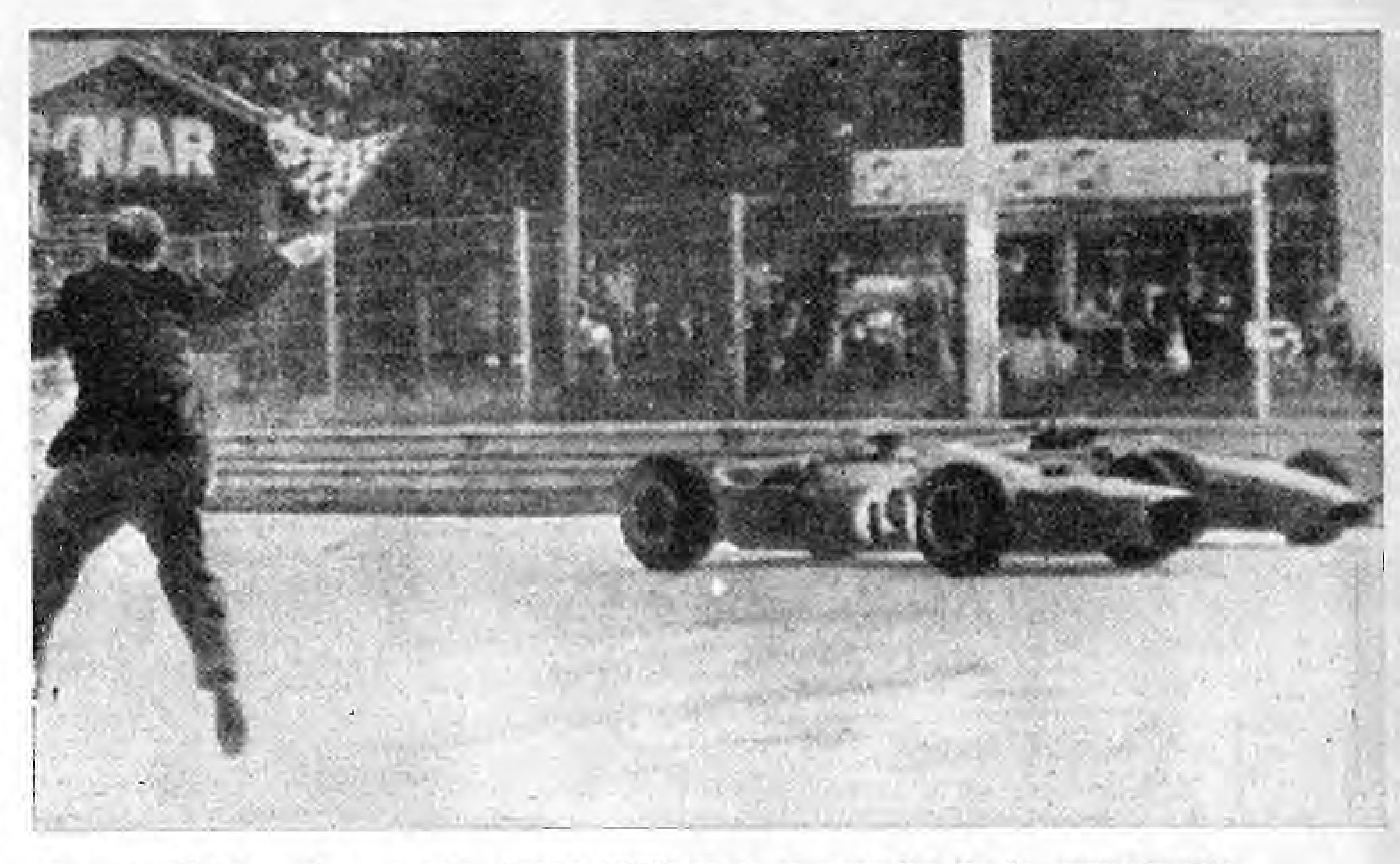
MUY BIEN PAIRETTI

La primera carrera encarada por nuestros compatriotas Cupeiro y Pairetti planteó desde sus comienzos lo que podría ser un diagrama de las futuras actuaciones del equipo argentino en Europa. Coches en inferioridad de potencia (Pairetti había de 10 HP menos), con menor velocidad que los Lola y De Sanctis e incluso que los Brabham que conducen Irwin y Davies, nada tienen que hacer en circuitos veloces como el de Monza. La experiencia de Pairetti fue clara al respecto: pasado de vueltas y tirándose peligrosamente en las curvas con el riesgo de romper la máquina en cualquier momento. Y así sucedió. Esta vez fue el varillaje de cambios que se trabó, otra vez será, como en el caso de Cupeiro en las prácticas, una rotura total del motor.

Convendrá entonces recapacitar sobre lo ocurrido. Un circuito trabado, con muchas curvas, evidentemente ofrecerá más oportunidades para nuestros pilotos.

No obstante, la actuación de Pairetti resultó muy buena si se tiene en cuenta la talla de los adversarios (muchos de los cuales corrieron en la Argentina). Necesitaba entrar entre los seis primeros en su serie, y lo logró. En la final, cuando luchaba mano a mano el primer puesto, se vio precisado a abandonar. En cuanto a Cupeiro, que rompió su máquina en los entrenamientos, había logrado el viernes un tiempo de 1m50s en la vuelta, que solo fue superado por el 1m49s2 de Beckwith y el 1m49s8 de Courage.

Todo esto nos permite concluir que la confrontación no nos resultó del todo favorable, especialmente si se piensa en términos de capacidad conductiva. No haremos mal papel, al contrario: es muy posible algún triunfo. Lo importante ahora es saber elegir los circuitos, e ir a las carreras mejor preparados mecánicamente(no resulta muy aceptable el hecho de que no tuvieran con ellos un motor de repuesto, aduanas aparte).



En una final rueda a rueda, llegan Williams y el ganador de la competencia, Mike Beckwith (telefoto de AP).

BECWITH GANADOR

La primera serie se largó al estilo Indianápolis con Courage (Lotus 41) e Irwin (Brabham) en primera línea. Pairetti lo hizo desde la tercera línea. En la primera pasada Irwin ya se había adueñado de la delantera; lo seguían sobre los talones Ahrens (Brabham), Brambilla (Brabham), "Geky" (Wainer), Pairetti (Brabham), Baur (Brabham) y Stuart (Brabham). Estos ocho competidores se habían distanciado levemente del resto. En la segunda pasada Brambilla había pasado a Ahrens y Pairetti a "Geky". En la tercera vuelta, Pairetti estaba ya tercero de Irwin y Courage, mientras que Brambilla había desaparecido. Un esfuerzo del argentino para dar caza a los punteros le hizo perder unas décimas de segundo en un semi tiempo y pasó en quinto lugar en la vuelta siguiente. En la octava, Irwin volvió a tomar la delantera, perseguido por Courage, Stuart, Baur, Ahrens, Pairetti y "Geky". En la décima Pairetti pasó a Ahrens. En un final electrizante Irwin recuperó la punta que había perdido una vuelta antes para vencer a Courage por un segundo. Stuart perdió la tercera posición en la última vuelta en manos de Ahrens y Baur, finalizando quinto. Pairetti lo pasó a "Geky", logrando sexto puesto y clasificándose así para la final.

La segunda serie tuvo como animadores principales a Facetti (Brabham), Beckwith (Lola) y Williams. Tras una enconada resistencia del italiano, Beckwith lo doblegó sobre las últimas vueltas.

Veinticinco máquinas largaron la final. Enseguida se entabló la lucha entre Beckwith, Williams, Irwin y Courage que por casualidad conducían automóviles de distinta marca: Lola, De Sanctis, Brabham y Lotus. Carlos Pairetti debió abandonar en la décimoprimera vuelta al trabársele el varillaje de cambios. Beckwith logró llevar su Lola a la victoria confirmando las brillantes cualidades demostradas anteriormente. Williams, vencedor del Trofeo Vigorelli de 1965, se clasificó en segundo término a una décima del triunfador.

CLASIFICACION DEL GRAN PREMIO VIGORELLI

PRIMERA SERIE — 15 VUELTAS

Pos	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	33	Irwin, Christopher	Brabham-Cosworth	27m53s6
2º	45	Courage, Piers	Lotus 41-Cosworth	27m53s7
3º	54	Ahrens, Kurt	Brabham-Cosworth	27m54s5
4º	29	Baur, Peter	Brabham-Cosworth	27m54s9
5º	25	Stuart, Charles	Brabham-Cosworth	27m55s3
6º	5	Pairetti, Carlos	Brabham-Cosworth	27m56s9

Promedio del ganador: 185,528 km/h.

SEGUNDA SERIE — 15 VUELTAS

Pos	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	19	Beckwith, Mike	Lola-Cosworth	27m45s1
2º	8	Facetti, Carlo	Brabham-Cosworth	27m45s3
3º	48	Williams, Jonnathan	De Sanctis-Cosworth	27m55s7
4º	37	Davies, Martin	Brabham-Cosworth	28m06s
5º	11	Williams, Christopher	Brabham-Cosworth	28m06s1
6º	14	Gagliardi, Gianni	Brabham-Cosworth	28m09s5

Promedio del ganador: 186,475 km/h.

FINAL — 30 VUELTAS

Pos	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	19	Beckwith, Mike	Lola-Cosworth	55m21s9
2º	48	Williams, Jonnathan	De Sanctis-Cosworth	55m22s
3º	33	Irwin, Christopher	Brabham-Cosworth	55m22s2
4º	37	Davies, Martin	Brabham-Cosworth	56m02s8
5º	54	Ahrens, Kurt	Brabham-Cosworth	56m03s8
6º	45	Courage, Piers	Lotus 41-Cosworth	56m31s9

Promedio del ganador: 186,941 km/h.

LA VENDETTA DE F

Esta nueva versión de los Mil Kilómetros de Monza significó la reincorporación definitiva de esta clásica competencia al calendario internacional. Para remontarnos a la historia de la competencia debemos retroceder una docena de años y recordar los tiempos en que los Ferrari, Maserati y Gordini disputaban el cetro de los automóviles Sport. Todo veterano hombre de corsa debe recordar el "Grand Prix Suppercortemaggiore" que se realizaba sobre la combinación circuito rutero-pista de velocidad del famoso Autódromo italiano. En 1954, Umberto Maglioli y Mike Hawthorn lograron el triunfo delante de Froilán González-Trintignant y Cornacchia-Gerini, imponiendo una exitosa trilogía Ferrari. El año siguiente, gracias a Jean Behra y Luigi Musso, Maserati se tomó la revancha venciendo a los mismos Hawthorn-Maglioli; por fin en 1956, Hawthorn, —esta vez con Peter Collins— puso las cosas en su lugar al volver a vencer con un Ferrari al Maserati de Moss-Perdisa, clasificándose en tercer lugar Fangio-Castellotti con un Ferrari similar al ganador. En 1957, año de la Mille Miglia trágica, la competencia tuvo que suspenderse, para reingresar al Calendario el año pasado, gracias a una iniciativa del Automóvil Club de Milán.

En esa oportunidad Mike Parkes y Jean Guichet triunfaron en los Mil Kilómetros al comando de un Ferrari 275/P, delante de Surtees-Scarfiotti, en otro Ferrari 330/P y de Mac Laren-Miles en un Ford GT 40. Pero todo no fue satisfacción para Ferrari, ya que el Ford-Cobra de Bondurant-Grant, segundo del Porsche 904 de Ben Pon-Slotemaker en Gran Turismo y octavo en la general, logró el triunfo en la clase de dos litros Gran Turismo y se llevaron unos preciosos puntos para el Campeonato de Marcas, que finalmente tendrían influencia decisiva para que los Estados Unidos se llevaran por primera vez un campeonato.

El lunes 25 de abril amaneció lluvioso en Monza; los cincuenta y seis automóviles de las categorías Sport, Sport Prototipos y Gran Turismo, tuvieron que lanzarse a la pista con los faros encendidos, a pesar de largarse a las 12.15, hora de Monza. El mal estado de la pista decidió a Jackie Stewart y a Graham Hill, quienes iban a conducir un Ford GT 40, a no presentarse en la línea de partida.

Parkes había señalado el mejor tiempo en las pruebas de clasificación con un Ferrari 330/P3, descontando los 10 km de la combinación de los dos circuitos principales de Monza, en 2m58s1, seguido de la Ferrari de Beurlys, con 3m 22s8 y el Bizzarrini de Montemart, con 3m27s1. Parkes realizó un promedio de 204154 km/h.

En la largada estos tres automóviles ocuparon los lugares de privilegio. El Ferrari de Parkes-Surtees tomó la delantera seguido del Ford GT 40 de Scott-Revson. En la primera pasada frente a la curva parabólica continuaba adelante perseguido por tres Ford GT 40 particulares, conducidos por Amon-Ireland, Revson-Scott y Gregory-Withmore.

La lluvia continuó cayendo intensamente en el circuito, causando numerosos abandonos. La décimosexta vuelta marcó el retiro de los británicos John Sparrow-Neil Dangerfield, que conducían un Shelby-Cobra. A éstos sucedieron los abandonos de los italianos Barbuschia-Ridolfi (Porsche GTS) en la vuelta 19, los franceses Noblet-Elde (Ferrari Le Mans) en la 23, Scott-Revson en la 32 (Ford GT 40), los alemanes Neerpasch-Eber (Porsche GTS) e Ireland-Amon (Ford GT 40) en la 39.

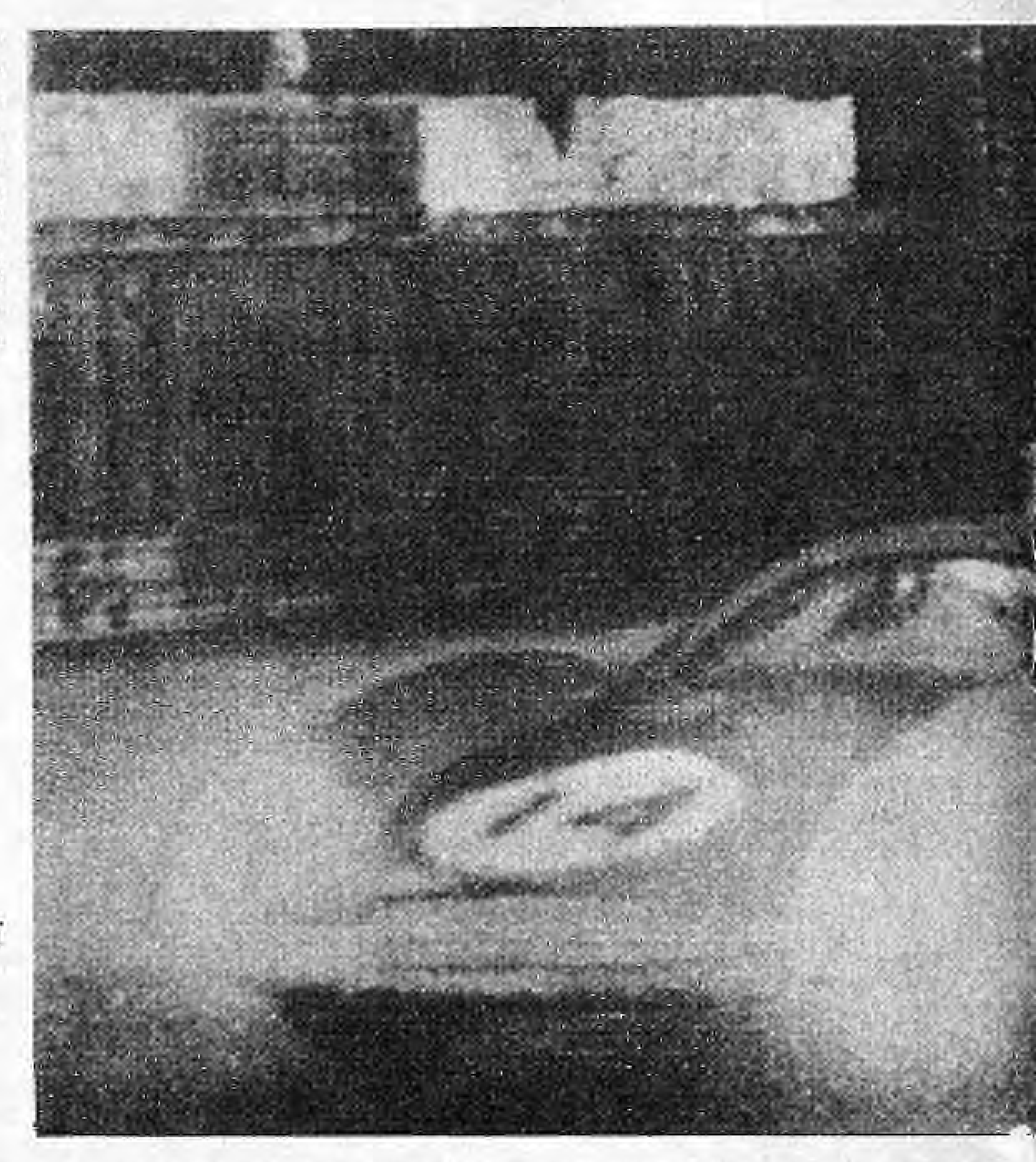
A mitad del recorrido Parkes-Surtees continuaban decididamente en la delantera. Su tiempo para las 50 vueltas era de 3h07m06s, con una velocidad media de 165,549 km/h. Los seguían el Ford de Gregory-Withmore, otro Ford del suizo Müller y el belga Mairesse, el Porsche de los alemanes Mitter y Hans Hermann todos a una vuelta del puntero. Quinto estaba el Ferrari prototipo de la escudería belga Francorchamps, conducida por Lucien Bianchi —hermano de Mauro— y Jean Beurlys, ambos belgas.

La competencia continuó acosada por la intensa lluvia, lo que determinó el accidente de un Chevrolet Corvette Gran Turismo de siete litros, conducido por el suivo Jean Blanc, quien perdió el control del automóvil en una curva, a causa de una patinada.

El duelo se resolvió con el sensacional desquite del único Ferrari en carrera: Ferrari se había tomado la revancha de Daytona y Sebring. Surtees había reingresado a las pistas con una victoria, lo que da fuerza a la opinión de los médicos sobre el magnífico estado físico del ex campeón del mundo, luego del accidente sufrido en setiembre pasado en Canadá, con su Lola 70 Sport.

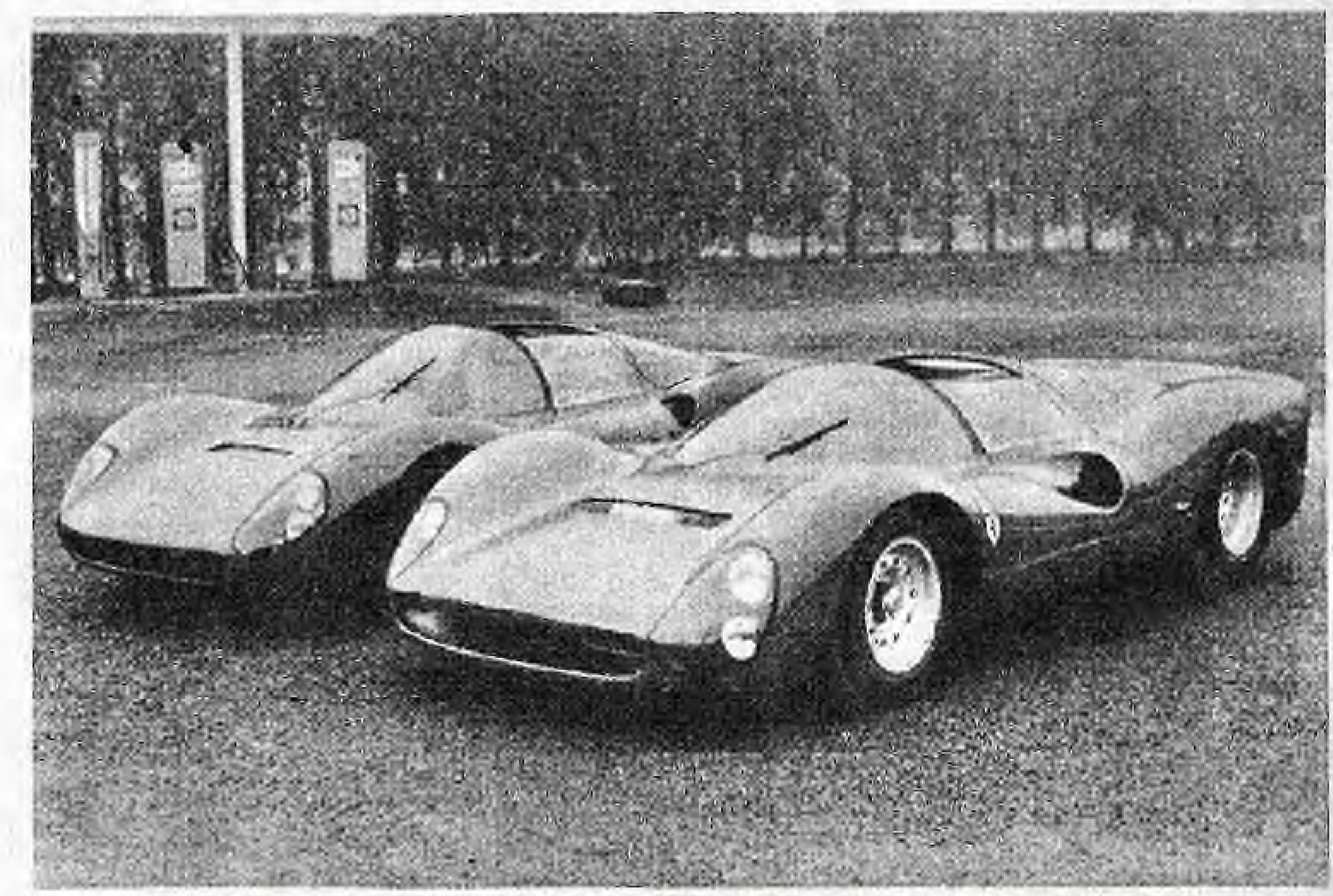
Para poner más contento a don Enzo, dos Ferrari 275 GTB de 3286 cm³ se ubicaron en los dos primeros lugares en la categoría Gran Turismo. El ganador fue conducido por Sigfried Swinpfer y Hans Miller, mientras que Giovanni Pessina y Piero Botalli fueron sus escoltas.

Los "tifosi" festejaron la gran victoria con bombos y platillos. El trofeo "Filippo Caracciolo" se ganó un lugar permanente entre las competencias internacionales de velocidad y resistencia con estos interesantísimos Mil Kilómetros de Monza. ¡Evviva la corsa!



Surtees, repuesto de su terrible accidente del año pasado, regresó a las pistas con el resonante triunfo de los Mil Kilómetros. La foto ilustra el momento de la llegada, bajo una lluvia intensa

El primer término la Ferrari 330/P3, ganadora de la dura competencia de los mil kilómetros de Monza. Atrás, la Dino 206, que también compitió.



POR AUTOMOVIL	CONDUCTORES	CLASE	TIEMPO
1º Ferrari 330/P3 (4000 cm³)	Parkes-Surtees	SP-II	6h05m53s2
2º Porsche Carrera 6 (1991 cm³)	Mitter-Herrmann	SP-I	6h08m11s4
3º Ford GT 40 (4736 cm³)	Gregory-Withmore	S-III	99 vueltas
4º Ford GT 40 (4736 cm³)	Müller-Mairesse	S-III	98 vueltas
5º Porche Carrera 6 (1991 cm³)	Siffert-Vögele	SP-I	96 vueltas
6º Ford GT 40 (4736 cm³)	Ligier-Greder	S-III	95 vueltas
7º Posche Carrera 6 (1991 cm³)	Davis-Glemser	SP-I	94 vueltas
8º Ferrari Le Mans (2953 cm³)	Siehenenthal-Pexinho	S-III	94 vueltas
9º Dino Ferrari (1986 cm³)	Bandini-Scarfiotti	SP-I	93 vueltas
10º Alfa Romeo TZ-2 (1570 cm³)	De Adamich-Zeccoli	S-II	92 vueltas

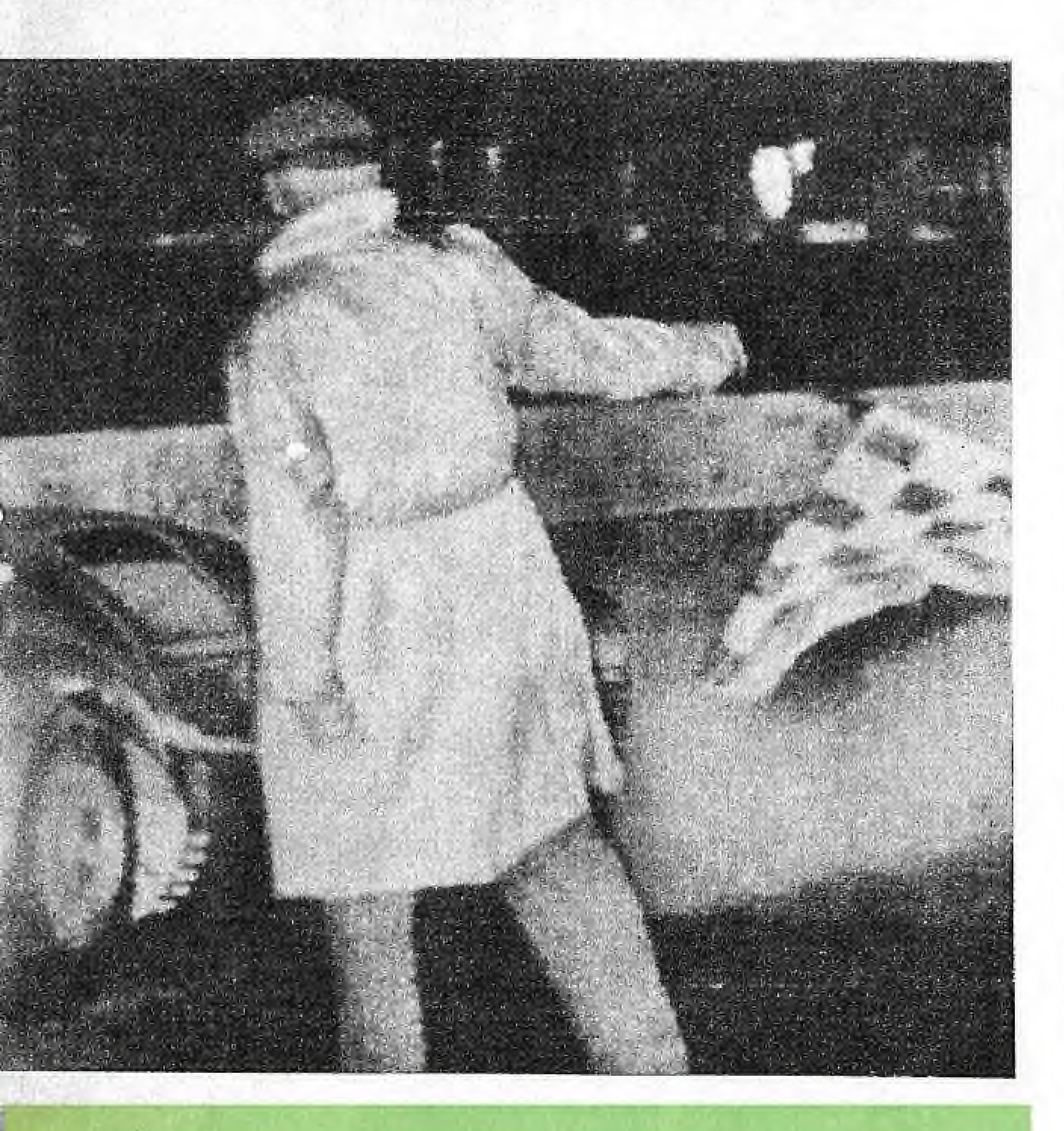
Primero, segundo, tercero y décimo, ganadores de las diversas clases.

PROMEDIO DEL GANADOR: 165,939 km/h.

RECORD DE VUELTA: Parkes-Surtees, en la 57ª, en 3m26s7, a 175,806 km/h de promedio.

ERRARI

Tras muchas contrariedades, los violines de don Enzo hicieron desafinar a Ford en Monza y triunfaron en Siracusa



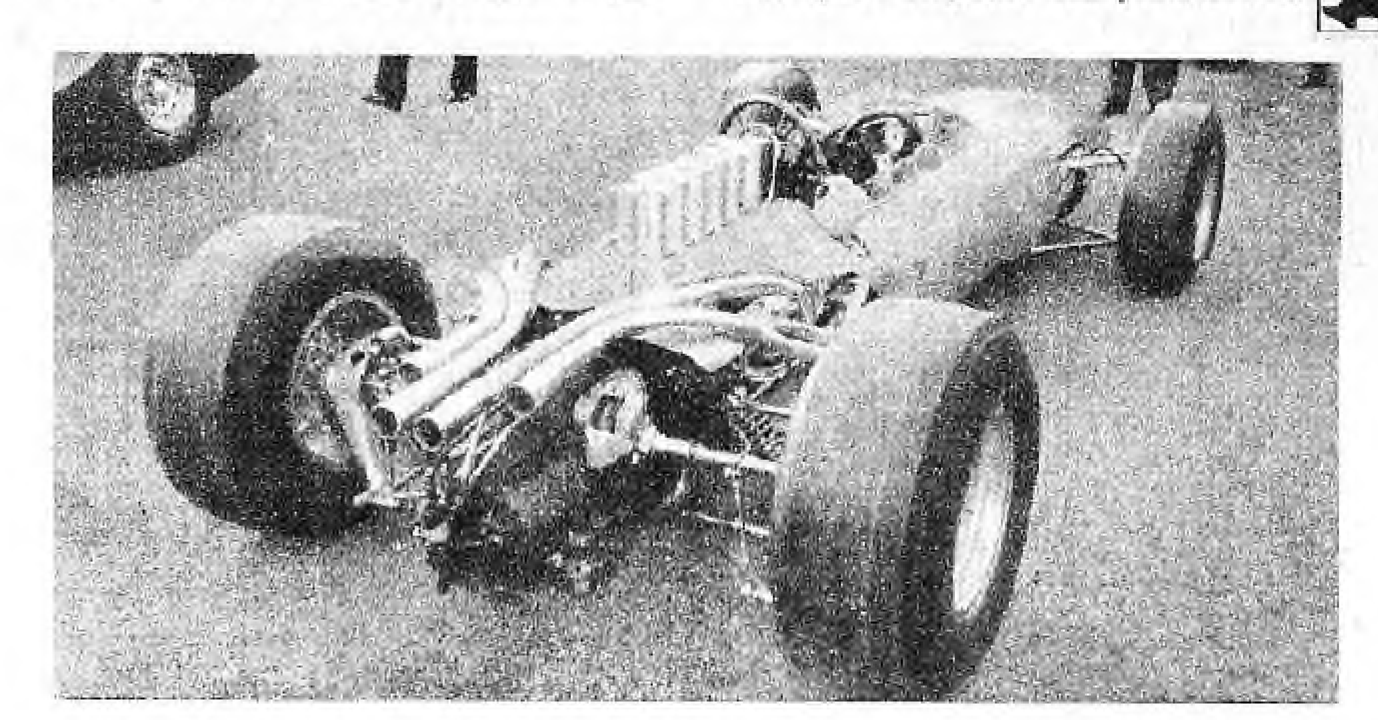
SURTEES: TAMBIEN EN F. 1

¡Primer encontronazo de los Fórmula Uno de tres litros en Siracusa! Los 308 km. de competencia fueron los mejores informantes de las cualidades técnicas de los nuevos monopostos. Los conductores debieron girar 56 veces al circuito siciliano de cinco kilómetros y medio de longitud.

John Surtees y Lorenzo Bandini compusieron con el nuevo Ferrari de 12 cilindros el equipo ganador. Surtees, que había establecido los mejores tiempos en las pruebas de clasificación, hizo su segunda presentación en las pistas luego de su accidente, con otra victoria para su historial. Bandini logró la segunda posición para satisfacción de todos sus coterráneos.

Ni los motores Maserati, ni los BRM pudieron hacer frente a los poderosos Ferrari, que se perfilan ahora como favoritos para la obtención del Campeonato Mundial que comenzará a disputarse el próximo 22 de mayo en el circuito de Montecarlo.

La cilindrada de los motores actuales es el doble de la del año pasado, y esta circunstancia abre la primera incógnita sobre el avance técnico que cabe esperar de estos nuevos automóviles. El año pasado Jim Clark empleó 1h43m47s a un promedio de 178,063 con el Lotus-Climax V-8 de 1500 cm³ y dos válvulas por cilindro. Surtees este año estableció 184,535 km/h y tardó 1h 40m 32s 9. Los seis kilómetros de diferencia en el promedio apenas reflejan la potencial capacidad de los nuevo Fórmula Uno para superar los promedios.



La máquina vencedora. La nueva Ferrari Fórmula 1.



Surtees y Bandini, primero y segundo en la prueba de Siracusa.

GRAN PRIX DE SIRACUSA

CLASIFICACION

1º John Surtees (Gran Bretaña)	Ferrari	1h40m08s3
2º Lorenzo Bandini (Italia)	Ferrari	1h40m32s9
3º David Hobbs (Gran Bretaña)	Lotus-BRM	54 vueltas
4º Silson (Gran Bretaña)	Cooper-Maserati	53 vueltas
5º Jo Bonnier (Suecia)	Brabham-BRM	52 vueltas
6º Louis Ligier (Francia)	Cooper-Maserati	39 vueltas

PROMEDIO DEL GANADOR: 184,535 km/h.

ABANDONOS: Andreé Vicky (Suiza), Cooper-BRM; Jack Brabham (Australia), Brabham-Climax; Paul Hawkins (Gran Bretaña), Brabham-Climax; Joseph Siffert (Suiza), Cooper-BRM.

CAMPEONATOS INTERNACIONALES

TROFEO INTERNACIONAL DE CONSTRUCTORES

CLASE II (para SP de más de 2000 cm³ de cilindrada)

1º	Ford	20 puntos
2º	Ferrari	14 puntos

CLASE I (para SP hasta 2000 cm³ de cilindrada)

1º	Porsche	30 puntos
2º	Dino-Ferrari	11 puntos
3º	Austin-Healey	10 puntos

CAMPEONATO INTERNACIONAL DE MARCAS

CLASE III (para S de más de 2000 cm³ de cilindrada)

1º	Ford	27 puntos
2º	Ferrari	15 puntos
3º	Cobra	7 puntos

CLASE II (para S desde 100 a 2000 cm³ de cilindrada)

1º	Porsche	20 puntos
2º	Alfa Romeo	17 puntos

CLASE I (para S hasta 100 cm³ de cilindrada)

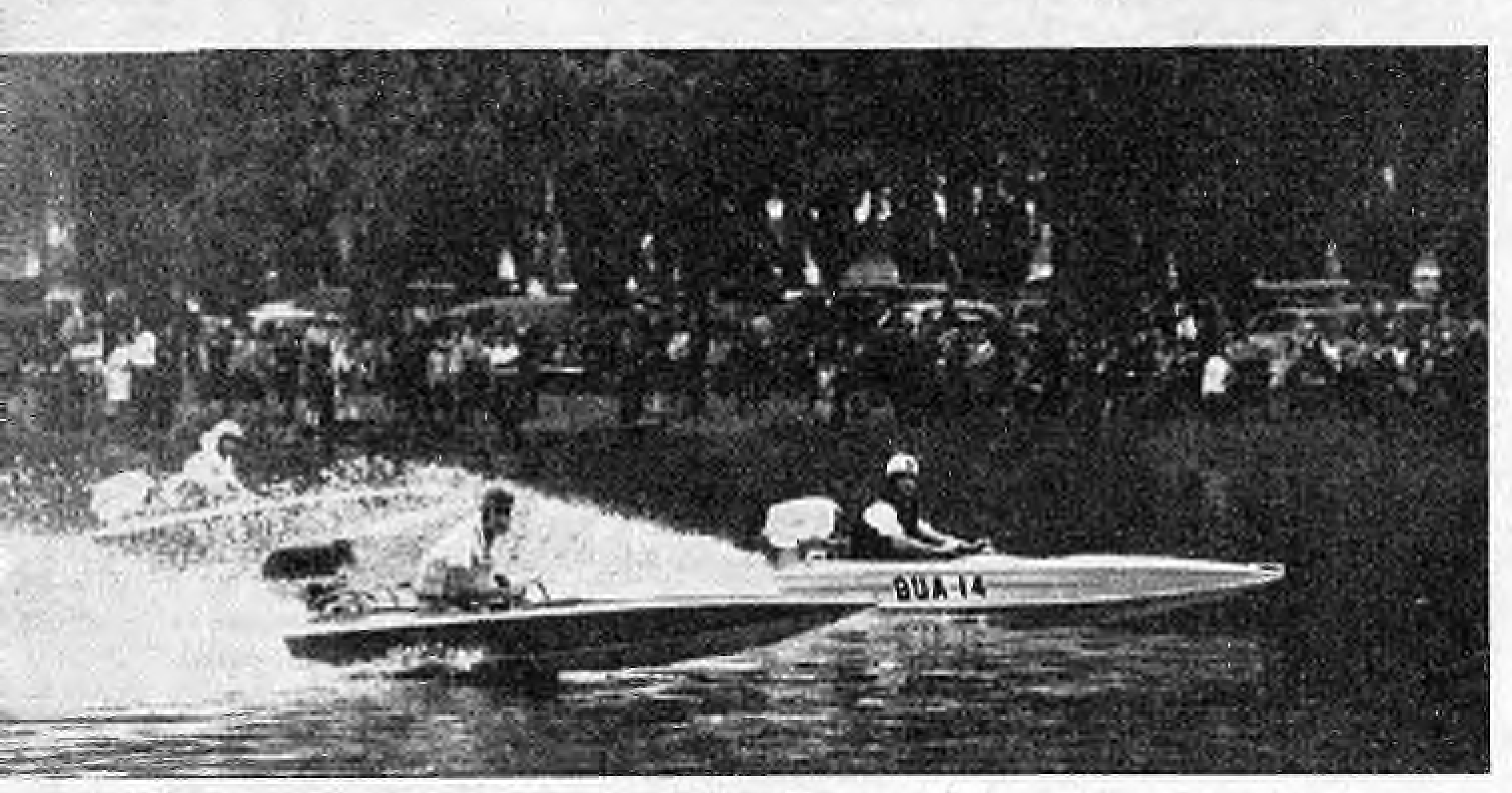
1º	Alpine-Renault	10 puntos
2º	Elva-Courier	5 puntos
3º	Matra-Renault	4 puntos

TRONEO "VELOCIDAD Y RESISTENCIA"

(Para S y SP sin límite de cilindrada)

1º	Ford	20 puntos
2º	Porsche	8 puntos
3º	Ferrari	5 puntos
4º	Dino-Ferrari	4 puntos

VIVA EL ORDEN



Pica en punta Benedet en la clase BUA, pero Reverdito (último plano) resultaría, a la postre, ganador de la clasificación.

La reunión de motonáutica que se realizó el domingo en el lago de Palermo fue prácticamente informal, ya que no contaba con puntaje para ningún campeonato, y sus resultados fueron también casi informales. La Dirección Municipal del Deporte de nuestra Municipalidad "organizó" una serie de pruebas contando con la ayuda de la Asociación de Volantes Motonáuticos, del Club Motonáutico Argentino y de la Federación Motonáutica, pese a la buena voluntad de estas últimas entidades, no alcanzó el brillo ni la calidad que eran de desear, fundamentalmente por la enorme cantidad de categorías y mangas que se llevaron a cabo y por la poca o nula información previa que se hizo del evento.

La categoría B. U. A. fue una de las mejores y quedó en manos de su casi perpetuo patrón Alberto Reverdito. Los hidroplanos internacionales "X" como de costumbre, pocos y casi nunca se logran poner en marcha; la clase mojarra (la másespectacular) vio un discreto triunfo de Mathessius, gracias a que Viaggio no largó en la primera manga, en las restantes categorías no pasó nada digno de mención. Esperamos que la muchachada de a bordo la próxima vez organice algo más "organizado" (valga la redundancia) para hacer honor a un marco tan lindo como lo brinda nuestro Palermo.

Parabrisas CORSA, sensible a todas las actividades del deporte motor, no pudo faltar a esta prueba. Aquí tenemos todos los resultados, en todos sus detalles. Con esto queremos poner el hombro una vez más a esta apasionante actividad, pero a la vez nos reservamos la opinión sobre el futuro que le espera a poco que insistan en organizar pruebas con tan poca previsión.

KARTING EN MONTE GRANDE

Con la fiscalización de la Federación Argentina de Karting, se organizaron el domingo en el Monte Grande Karting Club una serie de pruebas por el campeonato argentino de Fórmula B. Como sucedió en todas las actividades de este primero de mayo, la lluvia se encargó de arruinar el espectáculo, por lo que el director de la prueba, don Lorenzo Mandrini, decidió postergar para el domingo próximo la disputa de la final. Se corrieron tres series sobre quince vueltas al circuito Nº 2 de 280 m.

En la primera serie se impuso Virgilio Capaccione (Nº 3) en 4m. 52s. 1, a 51,167 km/h, imponiéndose por tres décimas a Jorge Mejías (Nº 5). La segunda serie tuvo como triunfador a Roberto del Campo (Nº 33), que tardó 4m. 44s. 2 estableciendo un promedio de 53,333 km/h. Segundo se clasificó Aldo Arnaldi a cinco segundos de diferencia. En la tercera serie el triunfador fue Alberto Guzmán, empleando 4m. 44s. 2 a un promedio de 52,114 km/h. Segundo se clasificó Alfredo Piquart a nueve décimas y tercero Armando D'Arminio (Nº 9) a 18 segundos. El repechaje se desarrolló con la pista en malas condiciones, disputándose solamente sobre diez vueltas. Resultó ganador Juan N. Babastro (Nº 23), empleando 4m. 13s. 2 a un promedio de 39,500 km/h, segundo se clasificó Oscar J. Sobral a nueve décimas.



MOTONAUTICA EN PALERMO

1ª MANGA — CATEGORIA B. U. A. (fuera de borda hasta 350 cm³)

1º	Alberto Reverdito — "Miss Delta Marine" (W. Bend 20)	5m.45s.
2º	Mario Benedet — "Vilma"	6m.23s.
3º	José María Valente — "Analía"	6m.24s.

1ª MANGA — CATEGORIA "A" (fuera de borda hasta 60 HP)

1º	Angel Invernizzi — "The Hot Landers II" (Evinrude 60)	6m.10s.
2º	Rodolfo Laffranchi — "Bermuda Safari II"	6m.15s.

1ª MANGA — HIDROPLANOS CLASE INTERNACIONAL "X" (fuera de borda hasta 750 cm³)

1º	Mario Armini — "OD-1" (Konig)	4m.50s. 4/10

1ª MANGA — CATEGORIA MOJARRA

1º	Alfredo Matthessius — "Estrellita III" (Ford)	7m. 8s. 4/10
2º	Carlos D'Angelo — "Periquita"	7m.14s.
3º	Alberto Pechersky — "Vilma II"	8m. 4s. 4/10

1ª MANGA — CATEGORIA C. I. U. A. (fuera de borda hasta 600 cm³)

1º	Joaquín Pino — "Olimpic" (Mercury 35)	5m.40s. 4/10
2º	Carlos Zucatti — "Terca"	6m. 3s.
3º	Santiago Bretón — "Miss Delta Marine"	6m.36s.

1ª MANGA — CATEGORIA ARGENTINA TURISMO "XT" (fuera de borda hasta 1.500 cm³)

1º	Aldo Vendramin — "X-10" (Mercury 100)	6m.32s. 2/10
2º	Enrique Landini — "X-22"	6m.39s. 4/10
3º	Alfredo Mathessius — "X-30"	6m.52s. 2/10

2ª MANGA — CATEGORIA B.U.A. (fuera de borda hasta 350 cm³)

1º	José María Valente — "Analía" (Konig 18)	5m.44s.
2º	Alberto Reverdito — "Miss Delta Marine"	5m.49s. 2/10
3º	Mario Benedet — "Vilma"	5m.57s. 1/10

2ª MANGA — CATEGORIA "A" (fuera de borda hasta 60 HP)

1º	Juan Antonio Pistarini — "Bermuda Safari" (Evinrude 60)	6m.41s. 2/10
2º	Rodolfo Laffranchi — "Bermuda Safari II"	6m.59s. 3/10
3º	Angel Invernizzi — "The Hot Landers II"	7m.09s.

2ª MANGA — HIDROPLANOS CLASE INTERNACIONAL "X" (fuera de borda hasta 750 cm³)

1º	Mario Armini — "OD-1" (Konig)	(no se le tomó tiempo)

2ª MANGA — CATEGORIA MOJARRA

1º	Juan Viaggio — "Laura II" (Ford)	6m.13s.
2º	Alfredo Mathessius — "Estrellita III"	6m.13s.4/10
3º	Carlos D'Angelo — "Periquita"	6m.21s.

2ª MANGA — CATEGORIA C. I. U. A. (fuera de borda hasta 600 cm³)

1º	Joaquín Pino — "Olimpic" (Mercury 35)	5m.44s. 2/10
2º	Carlos Zucatti — "Terca"	5m.55s.
3º	Santiago Bretón — "Miss Delta Marine"	6m.18s.

2ª MANGA — CATEGORIA ARGENTINA TURISMO "XT" (fuera de borda hasta 1.500 cm³)

1º	Alfredo Mathessius — "X-30" (Mercury 100)	4m.29s.
2º	Aldo Vendramin — "X-10"	4m.31s.
3º	Enrique Landini — "X-22"	4m.38s.

CLASIFICACION FINAL

(Por suma del puntaje obtenido en las dos mangas)

CATEGORIA B. U. A. (fuera de borda hasta 350 cm³)

1	Alberto Reverdito — "Miss Delta Marine" (W. Bend 20)	700 puntos
2º	José María Valente — "Analía"	625 puntos
3º	Mario Benedet — "Vilma"	525 puntos

CATEGORIA "A" (fuera de borda hasta 60 HP)

1º	Rodolfo Laffranchi — "Bermuda Safari II" (Evinrude 60)	700 puntos
2º	Angel Invernizzi — "The Hot Landers II"	625 puntos
3º	José Antonio Pistarini — "Bermuda Safari"	400 puntos

HIDROPLANOS CLASE INTERNACIONAL "X" (fuera de borda hasta 750 cm³)

1º	Mario Armini — "OD-1" (Konig)	800 puntos
2º	Angel Del Rio — "X-1"	300 puntos

CATEGORIA MOJARRA

1º	Alfredo Mathessius — "Estrellita III" (Ford)	700 puntos
2º	Carlos D'Angelo — "Periquita"	525 puntos
3º	Alberto Pechersky — "Vilma II"	422 puntos

CATEGORIA C. I. U.-A. (fuera de borda hasta 600 cm³)

1º	Joaquín Pino — "Olimpic" (Mercury 35)	800 puntos
2º	Carlos Zucatti — "Terca"	600 puntos
3º	Santiago Bretón — "Miss Delta Marine"	450 puntos

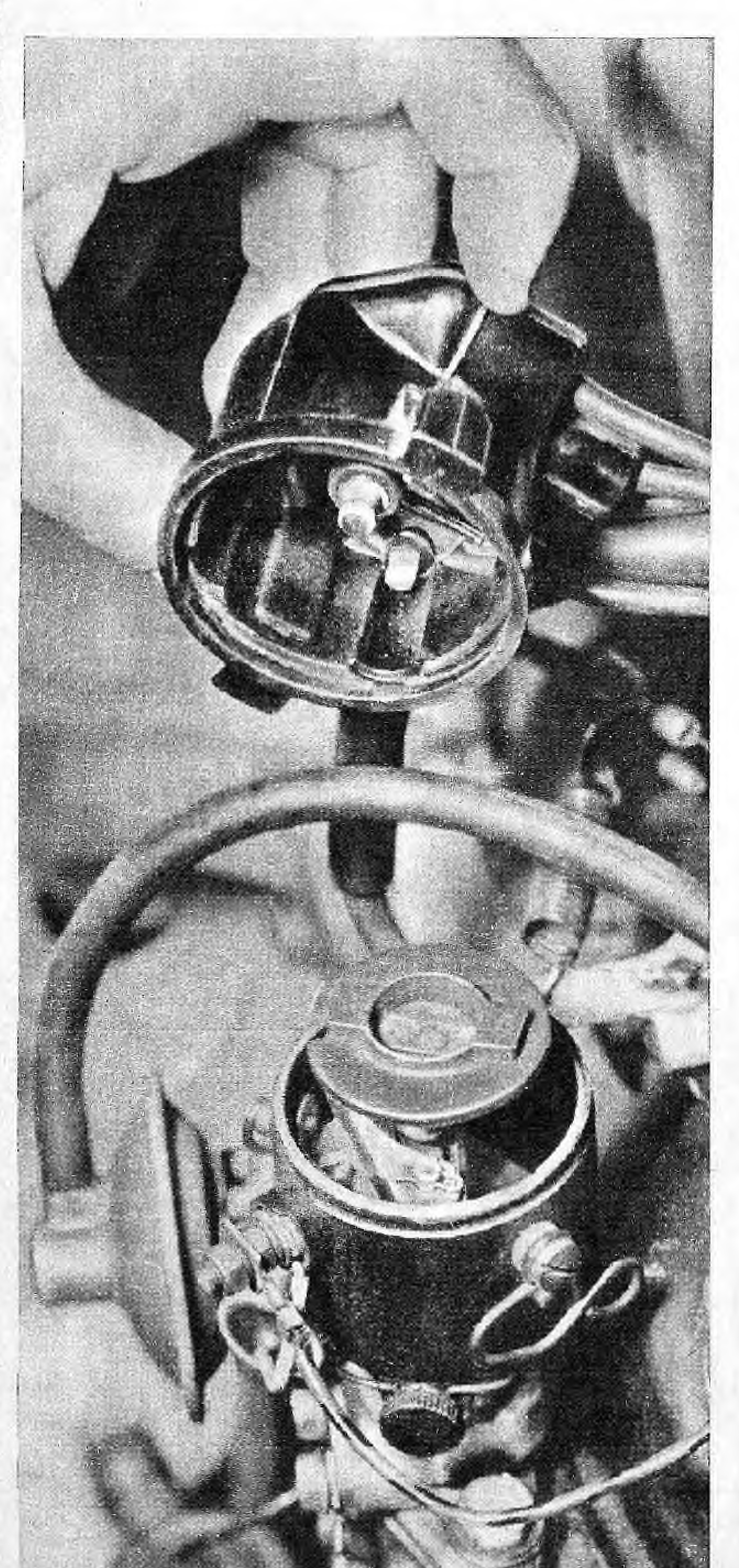
CATEGORIA ARGETINA TURISMO "XT" (fuera de borda hasta 1.500 cm³)

1º	Aldo Vendramín — "X-10" (Mercury 100)	700 puntos
2º	Alfredo Mathessius — "X-30"	625 puntos
3º	Enrique Landini — "X-22"	525 puntos

PUESTA A PUNTO

2da parte: ENCENDIDO

por GUILLERMO MARTIRE



El funcionamiento ocrrecto de los motores a explosión tiene, en el sistema de encendido, un punto realmente crítico, que debe ser muy tenido en cuenta para el logro de resultados apropiados.

En muchos casos, una alimentación y una carburación perfecta (mezcla combustible adecuadamente dosificada y distribuida) no logra el efecto deseado si no es "encendida" en el momento preciso y de la mejor manera.

Este encendido es provisto por un sistema que genera la corriente eléctrica de alta tensión que hará saltar una chispa entre los electrodos de cada bujía, previamente distribuida entre los cilindros del motor, de tal manera que se sucedan en los distintos cilindros al finalizar (aproximadamente) sus fases de compresión.

LA PUESTA A PUNTO DEL ENCENDIDO

Varios son los elementos que deben funcionar "al pelo" para que el encendido se efectúe adecuadamente: la batería debe entregar el potencial óptimo y la intensidad correspondiente, los conductores deben estar en buen estado, el distribuidor debe funcionar perfectamente (apertura de los contactos del ruptor, anticipo del encendido, correcta posición del anticipo respecto de la distribución), bobina eficiente, capacitor o condensador con su justa capacidad y finalmente bujías adecuadas y en perfecto estado (graduación térmica y distancia entre electrodos).

De los dos primeros puntos, es decir, batería y conductores (ojo! hablamos de conductores eléctricos, no de pilotos) no hay mucho que hablar.

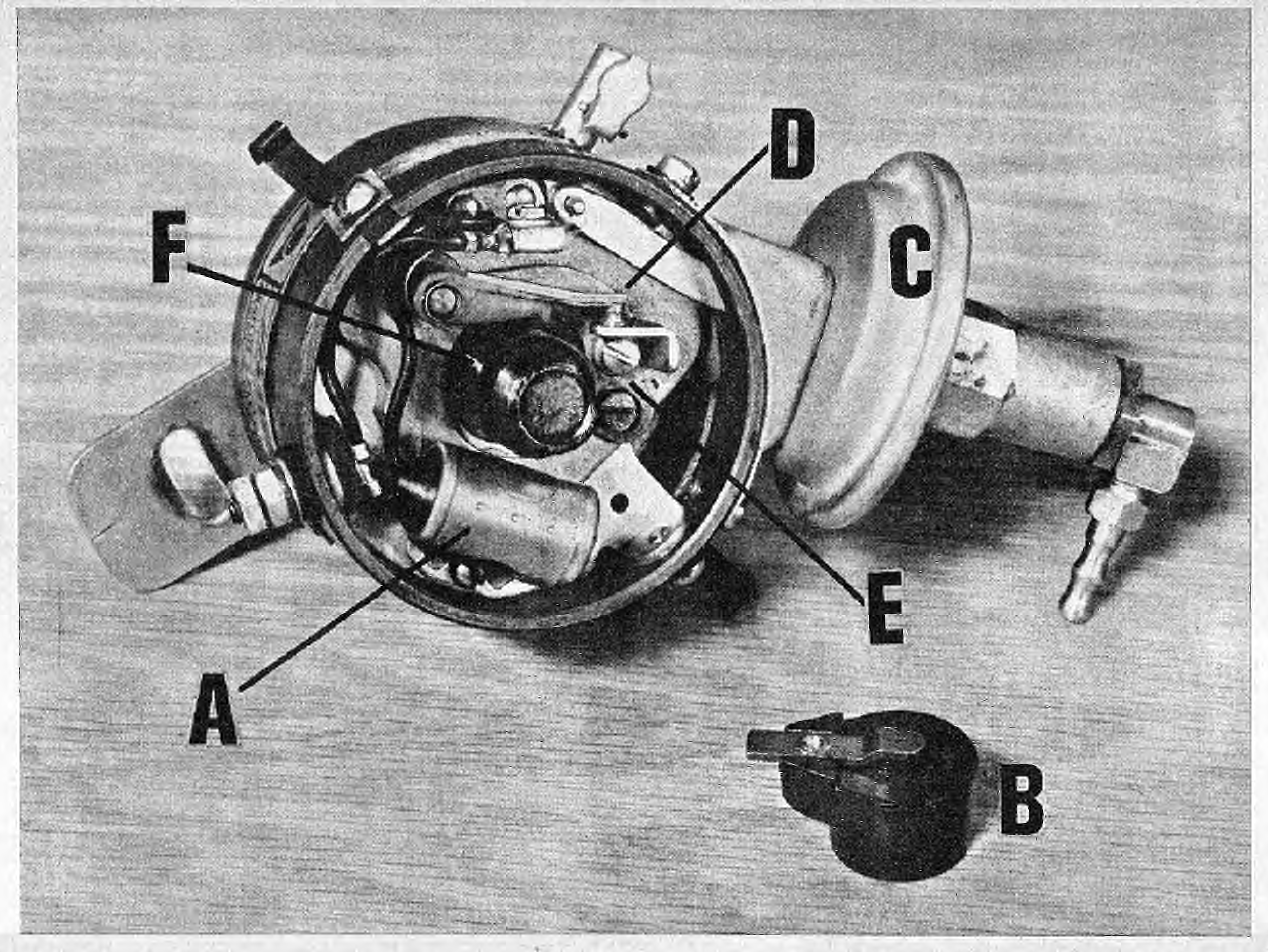
La batería debe estar en buen estado (buena carga y voltaje óptimo), para su constatación, bastará un densímetro con el cual se mide el peso específico del electrolito, el que a su vez indica la carga de la batería: 1,300 con plena carga y 1,150 completamente descargada. Para verificar la tensión, se aplica directamente entre los bornes de los elementos un voltímetro, el que debe señalar una lectura de 2 voltios por elemento (una batería de 12 v. nominales debe tener entre bornes extremos una tensión de algo más que 12,5 v.). Los conductores eléctricos deben estar sanos, con sus aislaciones impecables, si son viejos (aunque aparentemente estén bien) hay que reemplazarlos.

Las conexiones de los conductores deben estar firmemente apretadas. Es muy importante que las terminales tipo "enchufe" (bobina) estén perfectamente limpios, muchas veces acumulaciones de polvo y grasitud en la cavidad de la salida de alta tensión de la bobina, hace aparecer fallas en el encendido. Puede ser de interés constatar la tensión en el primario de la bobina (entre los bornes de baja tensión de la bobina, cuando el contacto está "puesto"), esa tensión debe ser prácticamente la misma de la batería, si hay mucha diferencia es señal de contactos defectuosos o alguna otra pérdida. Siempre con el voltímetro conectado entre los terminales de baja tensión de la bobina, se debe realizar la siguiente comprobación: hágase accionar el arranque; la caída de tensión producida por el motor de arranque debe ser de 10 v., si es menor es debido a alguna falla en el sistema o a falta de tensión de la batería. Puesto en marcha el motor, se lo acelera, la tensión debe elevarse a unos 15 v.

EL DISTRIBUIDOR

El distribuidor es el órgano central del sistema de encendido y hay que prestarle mucha atención. Su parte mecánica consta de un eje (comandado en general por el árbol de levas) que tiene en su extremo una serie de levas —generalmente una por cilindro—. Cuando el motor es nuevo o casi nuevo las partes mecánicas del distribuidor no ofrecen problemas, pero en motores con cierto uso hay que verificar el estado de todas las partes móviles, sobre todo cuando se va a incrementar el número de rpm: juego en el comando del eje principal de las levas, levas desgastadas, sistema de avance centrífugo no funcione correctamente (pivote de los contrapesos, resortes de los mismos, etc.). Es muy importante el correcto desplazamiento de los elementos de este sistema centrífugo, porque de él depende que se verifique adecuada-

→



"A": condensador. "B": rotor. "C": Difragma del avance de vacío. "D": contactos del ruptor. "E": tornillos del ruptor. "F": leva del ruptor.

Bobina de ignición: "A": borne de baja tensión (primario) que viene de la batería. "B": borne de baja tensión (primario) que va al distribuidor. "C": cable de alta tensión (secundario) que va al distribuidor.

mente la curva de avance prevista para el motor o posteriormente modificada por la "preparación". Es muy conveniente desarmar totalmente el distribuidor y someter a sus piezas a una cuidadosa limpieza y a la lubricación adecuada; muchas veces se exagera esta última operación o se utilizan lubricantes inapropiados, donde como reultado el "empaste" de los contactos del ruptor, en consecuencia hay que seguir las indicaciones del manual de fabricante para "no pasarse".

El condensador, puede ser causante de chispa pobre en las bujías; su capacidad (que varía desde 0,15 hasta 0,30 microfaradios, según el motor) debe mantenerse dentro de los límites previstos, para lo cual es conveniente hacerlo comparar con un condensador patrón. Una prueba rápida del estado del condensador se puede hacer observando los contactos del ruptor: si el contacto fijo está socavado y el móvil tiene en correspondencia una "montañita" (transferencia de metal del fijo al móvil) la capacidad del condensador es menor que la conveniente y viceversa.

La regulación de la "luz de platinos" (distancia entre contactos del ruptor) es una operación sencilla para la cual solamente se necesita un calibre- sonda y un destorillador, debiéndose seguir las indicaciones del manual de fábrica del motor (la distancia entre contactos abiertos varía generalmente entre 0,4 y 0,8 mm). Al ejecutar esta operación se debe verificar además el estado de los contactos (darles la clásica limadurita para que sus superficies queden planas y verificar que se enfrenten perfectamente, es decir que haya paralelismo y no exista desfasaje entre sus caras), otra cosa que se debe tener en cuenta, es la tensión de la lámina de acero —resorte— del contacto móvil, debe ser tal que obligue a éste, a estar firme y constantemente en contacto con la leva. Si posteriormente se aumenta la velocidad de rotación del motor (motor preparado) es conveniente colocar contacto con resorte más robusto.

La operación denominada "puesta a punto del encendido" es la que se debe ejecutar para que las chispas salten en las bujías en los momentos indicados, que como se sabe, no corresponden exactamente a instantes en que los pistones están en los puntos muertos superiores al término de sus correspondientes carreras de compresión. Existen por lo tanto "avances" en el encendido, de tal manera que las chispas saltan instantes antes de los puntos muertos superiores.

TRES AVANCES

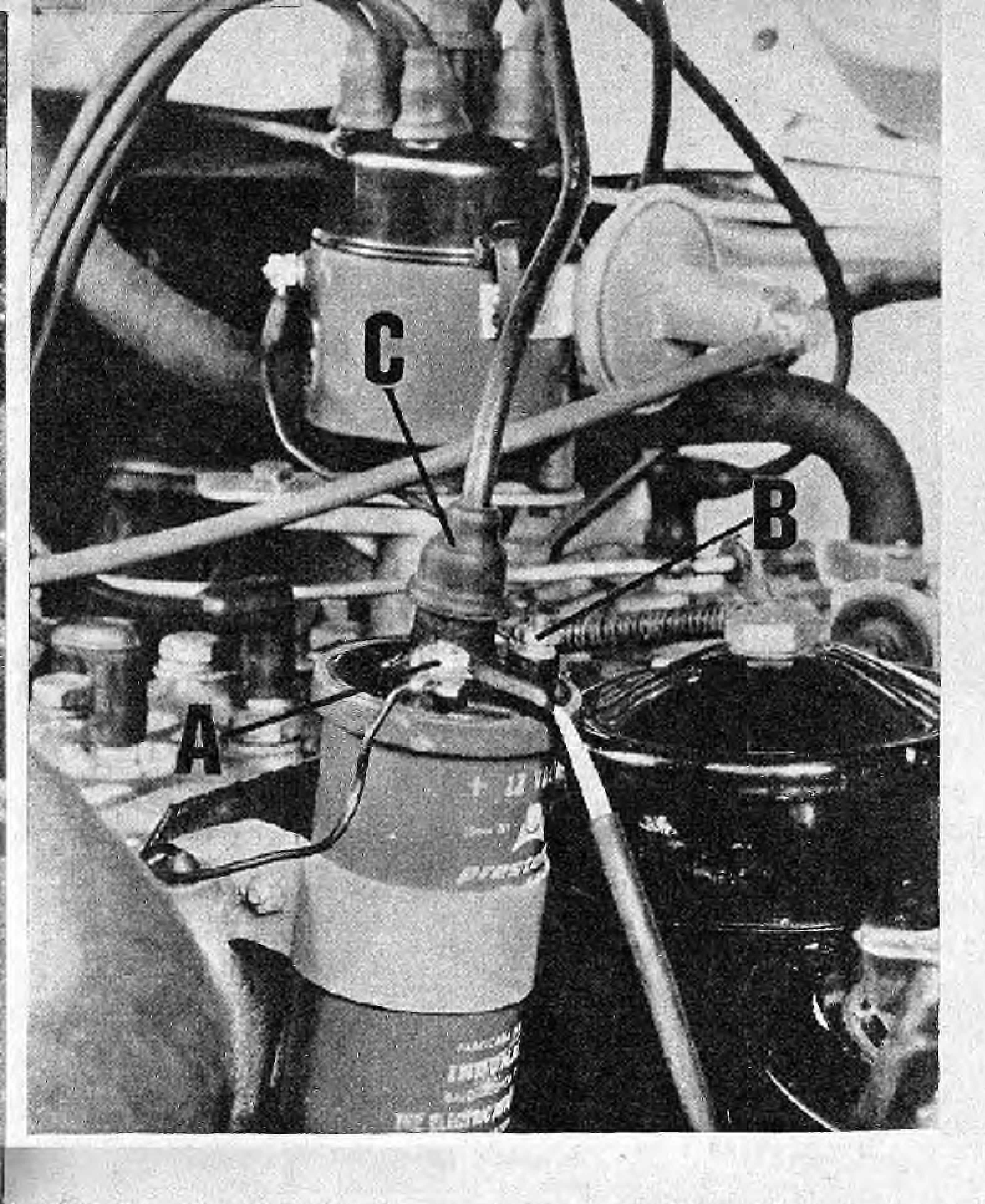
Hay tres tipos diferentes de avances de encendido: el fijo, el centrífugo y el de vacío. Estos tres tipos de avance se complementan para lograr el funcionamiento óptimo del motor y en determinadas circunstancias se suman. El avance de vacío, tiene como único fin economizar combustible, de tal manera su sistema no interesa en los motores derivados para fines deportivos.

El avance fijo es del orden de la docena de grados (antes del P.M.S.), generalmente vine indicado con una marca en el volante del motor, que debe estar en correspondencia con otra marca fija el block o carcasa del embrague. Para obtener esta correspondencia, se debe observar el sentido de rotación del rotor del distribuidor y dejar libre la plaqueta porta platinos para eventual avance o retardo de la chispa (en los distribuidores convencionales se desajusta el bulón de fijación de la carcasa) la puesta a punto siempre se hace para el cilindro Nº 1, lo que hace que automáticamente los restantes cilindros queden a punto, no obstante lo cual, a veces no se verifica. En el block existe una marca "0", si la marca del volante se hace coincidir con ésta, el pistón del cilindro Nº 1 está en el PMS. A la izquiera de la marca "0" suele haber otra marca (sobre el block); si se lleva la marca del volante hacia la segunda marca del block —haciendo girar al volante en sentido contrario al que gira normalmente— el pistón del primer cilindro, en carrera ascendente, se sitúa debajo del PMS en la justa distancia que determina el anticipo fijo. En esta posición se hace girar la plaqueta porta platinos (distribuidor) de tal manera de que los contactos se abran (o mejor dicho queden abiertos, pues de esta estará saltando la chispa en el cilindro indicado). Si la segunda marca del block no existiera se puede determinar fácilmente mediante una regla de tres simple. Si el volante tiene 17 cm. de diámetro (p. ej.) y el anticipo tiene que ser 10 grados, se razona así: La circunferencia mide $3,14 \times D$ es decir $3,14 \times 17 = 53,5$ cm. A esta circunferencia le corresponde el valor angular 360° (circunferencia completa), en consecuencia a 10° le corresponden $535 \times 10 \div 360 = 15$ mm (aproximadamente). Es decir los 10° de anticipo quedan 15 mm a la izquierda de la marca del PMS.

El avance centrífugo se viene a sumar al avance fijo a medida que la velocidad de rotación del motor aumenta (desde un valor determinado en adelante). Este avance es proporcional a ese incremento de velocidad. En algunos motores la marca del avance máximo está colocada también en el volante, de tal manera que se puede hacer el control del funcionamiento del avance centrífugo. Como se comprenderá, dado que el avance máximo (sobreviene con el motor rotando a alta velocidad, el control solamente se puede hacer con un dispositivo con lámpara estroboscópica, utilizando las marcas precitadas, o un banco de pruebas de distribuidores (utilizando la curva de avance del sistema centrífugo).

Si se utiliza luz estroboscópica y no existiera marca de avance máximo, es posible situarla mediante el método de la regla de tres antes visto (se descuenta que se conoce el valor angular del avance máximo, el que suele ser del orden de los 30°).

La bobina también debe ser constatada para que rinda su prestación óptima: se deben verificar las resistencias ohmicas del primario y del secundario (a una temperatura de aproximadamente 25° debe ser del orden de 4 ohms para el primario y de 5000 para el secundario, lógicamente estos valores se deben sacar del manual suministrado por el fabricante). El largo de la chispa que puede dar el secundario, se debe constatar en un aparato de pruebas, generalmente se hace funcionar la bobina un par de horas a 50 chispas por segundo (para calentar la bobina) en esa situación la chispa debe alcanzar una longitud de unos



12 mm con una alimentación de primario de 12 voltios.

BUJIAS

En la puesta a punto del encendido es también de fundamental importancia la verificación de las bujías. Se parte de la base de que estos elementos tienen una vida útil de 16000 km. en consecuencia siempre es preferible para la obtención de resultados óptimos utilizar bujías nuevas o casi nuevas. Las roscas de las bujías que se utilizan en los coches de turismo pueden ser de dos largos diferentes: las normales de 1/2 pulgada y las largas, cuya rosca tiene 3/4 de pugada de longitud. Usar bujías largas en una tapa común es riesgoso pues el pistón podría golpear contra sus electrodos, en cambio puede usarse una bujía corta en lugar de una normal (aunque es preferible no hacerlo para prevenir acumulación de depósitos carbonosos en el agujero roscado de la tapa).

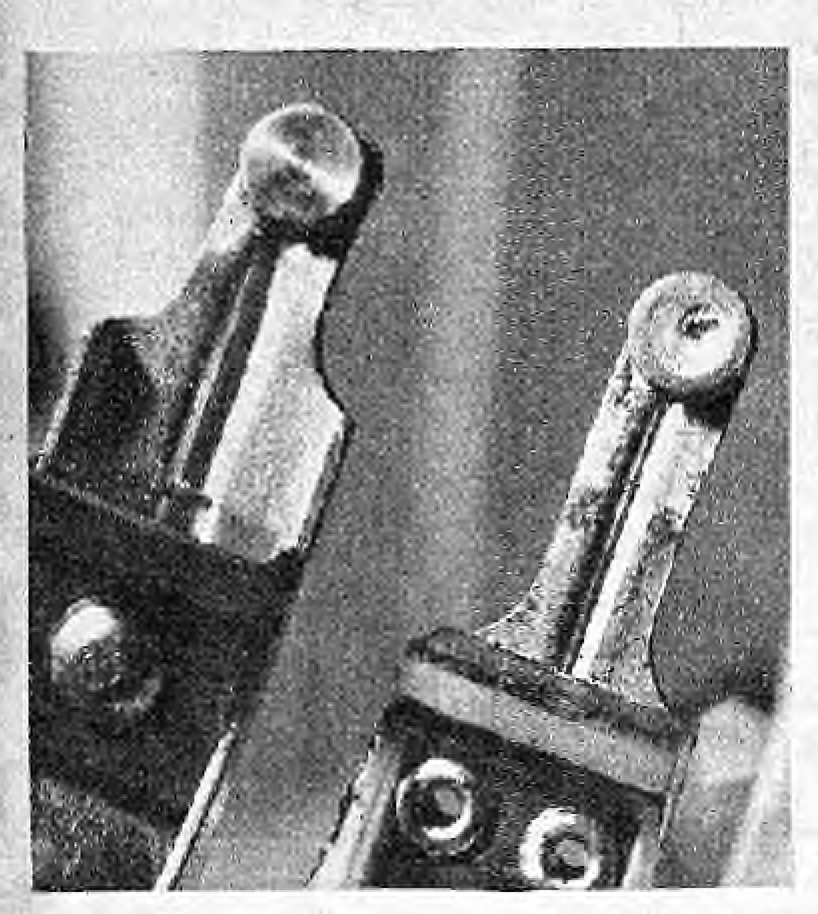
El rango térmico de las bujías (que indica su capacidad de dispersión del calor recibido de la cámara de combustión) es importantísimo dado que ellas deben soportar miles de veces por minuto cambios violentísimos de temperatura combinados con variaciones de presión que va de cero a 100 atmósferas. El rango térmico viene determinado por la forma del aislante de porcelana, cuando éste tiene una superficie de contacto bastante grande con la parte metálica (rápida transmisión de calor) la bujía es fría y viceversa, generalmente las bujías largas son frías, en consecuencia. Para la puesta a punto hay dos cosas que tener en cuenta: el rango térmico apropiado y la distancia entre electrodos. El rango térmico correcto, para coches "standard", es decir sin modificaciones (compresión standard) está determinado por la fábrica —manual de mantenimiento— pero cuando el coche sufre aumento de compresión, aumenta la temperatura en las cámaras de combustión y lógicamente la presión, debiéndose generalmente recurrir a bujías más frías y/o especiales. No disponiéndose de banco de pruebas ni de la posibilidad de instalar una termocupla en la bujía, se deberá proceder mediante experiencias en ruta, efectuando corridas veloces y observando el estado de la parte inferior de las bujías (se supone que la carburación está a punto). Si la bujía presenta color blanco sucio con ampollitas en el aislante, seguramente es muy caliente, debiéndose repetir la prueba con bujías más frías (es conveniente ir bajando de a un punto por vez en la escala térmica de las bujías) hasta lograr en la inspección ocular un color canela o grisáceo (bujía apropiada).

Si la bujía presenta depósitos carbonosos duros o fríos, su rango térmico es muy frío (la capacidad de auto-limpieza no alcanza para quemar los depósitos carbonosos), en ese caso hay que repetir la experiencia con bujías más calientes (subiendo un punto en la escala térmica).

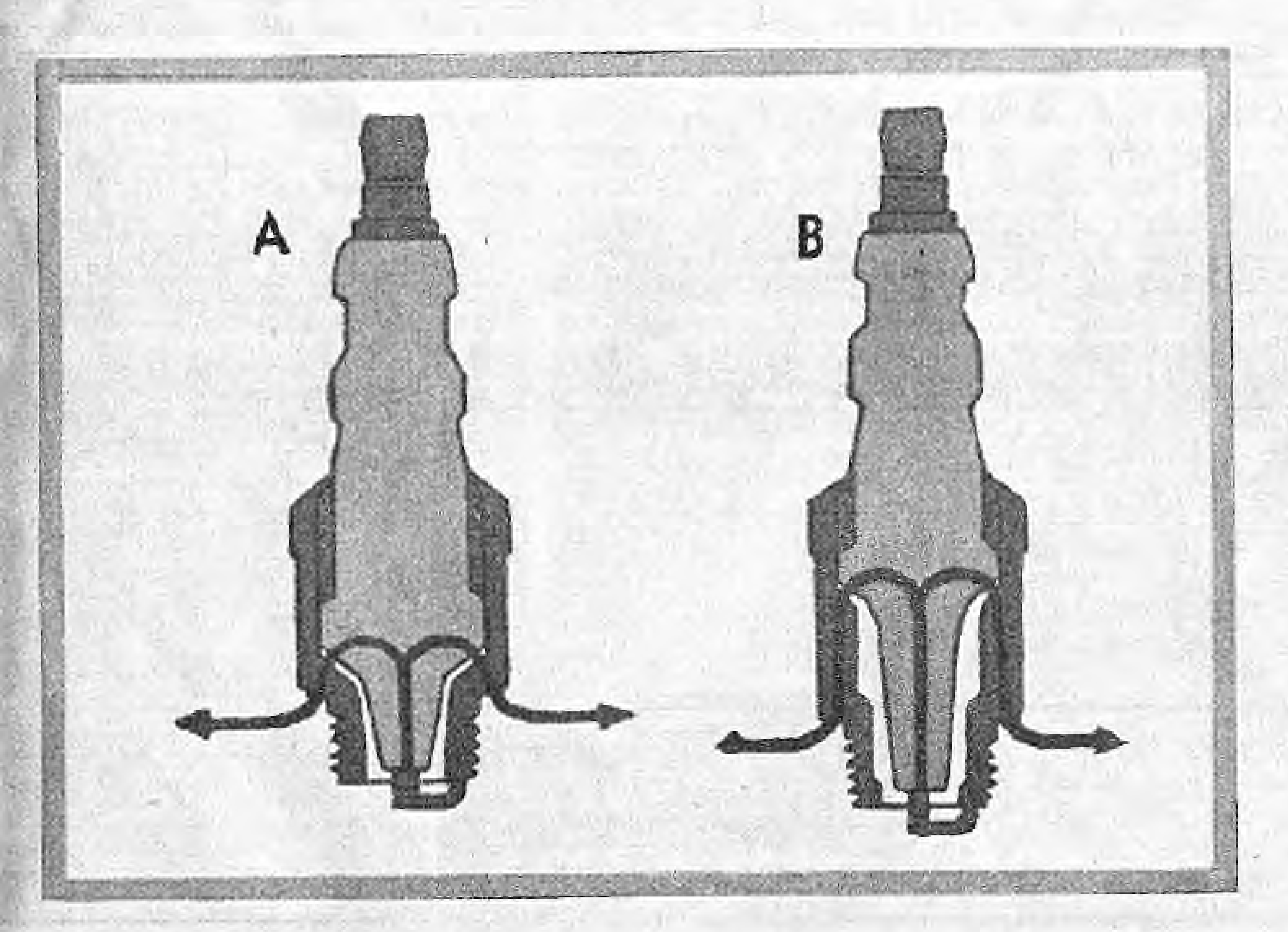
En Parabrisas Nº 58 se ha publicado una tabla completa —con la correspondiente escala térmica y sus equivalencias— de todas las bujías disponibles en plaza.

La regulación de la distancia entre electrodos es una operación que no por ser sencilla debe desatenderse, esta distancia resenta un "óptimum" variable según el motor. La distancia determinada por el fabricante (que oscila entre 0,5 y 1 mm) puede ser variada para obtener prestaciones adecuadas a cada deseo: un aumento de uno a dos décimas de milímetro sobre la normal, puede ser conveniente para funcionamiento con mezclas pobres, y una reducción de ese mismo orden incide favorablemente en el aumento de prestaciones de motores de cilindradas reducidas.

Hay bujías especiales con más de un electrodo de masa, son ventajosas porque solucionan el peligro de interrupción de su funcionamiento al posibilitar que la chispa salte entre el electrodo central y los electrodos que no se hayan "empastado". Del mismo modo existen bujían con electrodos de platino o aleaciones especiales de níquel que resisten más tiempo condiciones de trabajo difíciles y se refrigeran mejor.



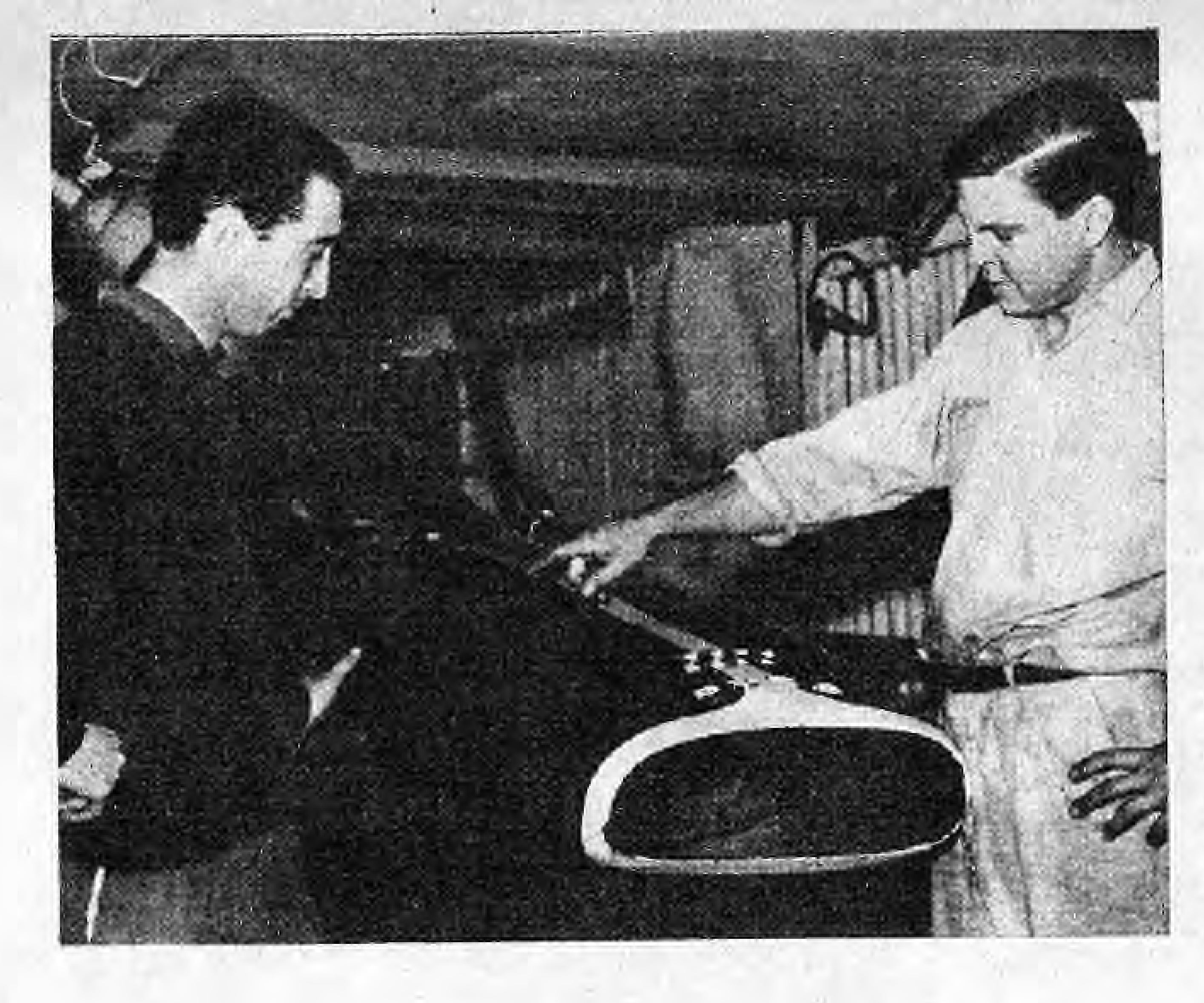
Contacto móvil de un ruptor (martillo), el de la derecha está socavado por capacidad incorrecta del condensador (mayor capacidad que la indicada).



"A" Corte de una bujía fría: la disipación del calor es más rápida. "B" Corte de una bujía "caliente": el calor se disipa más lentamente.

INDICE DE LAS NOTAS

ROSARIO F2



Bravi y Rossi discuten en su taller acerca de las modificaciones a introducir al Castelli.

La aventura de una compra y el comienzo de una aventura para dos entusiastas de MN.

Luego de una muy larga inactividad —poco más de un año— vuelve a ocupar un plano de primera importancia en el interés de los aficionados al automivilismo la Fórmula Dos de Mecánica Nacional. Quizá este resurgimiento esté simbolizado en la provincia de Santa Fe y en Rosario en particular, por una pareja de jóvenes mecánicos que se encuentran dedicados a la preparación de un automóvil en el cual están fijadas las miradas de varios interesados en participar en este tipo de competencias, quienes aguardan los resultados prácticos de la máquina, con vistas a su adquisición.

Los constructores de Rosario son Jerry Bravi y Juan Rossi. El primero se inició en la velocidad a los 18 años —ahora tiene 25— dentro del motociclismo donde desde 1958 hasta el año pasado fue sumando galardones en todas las categorías, adjudicándose el campeonato rosarino en 1963, 1964 y 1965 y el campeonato santafecino en 1964 y 1965. También en kárting se destacó rápidamente y obtuvo el campeonato rosarino de la especialidad el año anterior. Ahora ha decidido incursionar en el campo del automovilismo. En cuanto a Rossi, basta decir que con sus 28 años de edad ha sido mecánico de Risatti, Requejo y de Nasif Estéfano, acompañándolo en su viaje a Europa en 1962, habiendo participado en competencias automovilísticas como acompañante de Risatti.

Antes de entrar en aspectos técnicos, debemos hacer una aclaración: en estos momentos los principales esfuerzos están dedicados a la puesta a punto de una máquina para poder intervenir en la prueba que se disputará en Rosario el 26 de junio y que es organizada por la Asociación de Automovilistas de esa ciudad. La primera parte de este análisis corresponde a ese automóvil, mientras que la segunda se ocupa del chasis actualmente en fabricación en el taller de Bravi.

Bravi y Rossi adquirieron un chasis construido por Lelio Castelli sobre el que se instalará un motor Auto-Unión dos tiempos, tres cilindros, fabricado por Industria Automotriz Santa Fe.

Pero aquí los inconvenientes comenzaron a surgir. Como dijo Bravi: "Cuando uno va a comprar un coche, lo ve impecable, impresiona bien y no puede comenzar a desarmarlo para ver si tiene defectos" y agrega: "pagamos y sacamos la máquina para dar una vuelta y aparte de perder las dos ruedas delanteras a poco de andar, no tuvimos otro problema. Claro, protestamos pero era tarde".

Trajeron el vehículo a Rosario y ya en el modesto taller hicieron la disección y los desperfectos comenzaron a hacerse evidentes. Sabían que la principal objeción que se hacía a estos automóviles era su falta de tenida o, en otras palabras, que acusaba fallas en la estabilidad. Este problema ya lo había experimentado el volante Pedro Sancha, pero los rosarinos no habían supuesto en ningún momento que el chasis estuviera en tan malas condiciones. Comenzaron reforzando los soportes de las parrillas de suspensión; luego el bastidor por medio de un reticulado adecuado. Después tendrían que cambiar todos los bujes de goma por otros de bronce y repasar todas las soldaduras, ya que están hechas únicamente sobre la parte exterior, es decir la parte que se ve, pero no en la parte interior. Finalmente habrá que alinear la dirección y corregir las combas.

Terminamos estos "pequeños detalles" pasaron a revisar la caja de velocidades —Fiat de cuatro relaciones— y se encontraron con los engranajes desgastados cuando no rotos. Como se puede apreciar, un "presente griego". Pero poco a poco se van solucionando esos problemas que significarn una seria demora en la preparación de la máquina. A pesar de todo, ambos constructores manifestaron que para los primeros días de mayo estarán en condiciones de poder realizar las pruebas necesarias para comprobar si las modificaciones introducidas en el chasis, así como el rendimiento del motor son tan satisfactorias como ellos pretenden.

Teniendo en cuenta la merecida fama a que se han hecho acreedores los "dos tiempos" de la DKW, así como factores económicos, ya que su preparación es relativamente barata, Bravi y Rossi utilizarán un motor de ese tipo para colocar en el Fórmula Dos. Este motor en su versión de fábrica tiene 987 centímetros cúbicos de cilindrada, habiéndose elevado la relación de compresión hasta 10:1 (de fábrica es 7,5:1) al tiempo que se colocaron pistones con solamente dos aros a fin de disminuir las pérdidas por rozamiento y se ampliaron las lumbreras. La caja de velocidades seguirá siendo Fiat; la de Auto-Unión no resultó adecuada.

En lo que hace a la carburación, las primeras pruebas del motor se harán utilizando un carburador Solex de 36 milímetros, aún cuando después se colocarán tres carburadores de 30 milímetros, muy posiblemente tipo Dell'Orto. Asimismo se utilizará un cigüeñal tipo "Gran Premio".

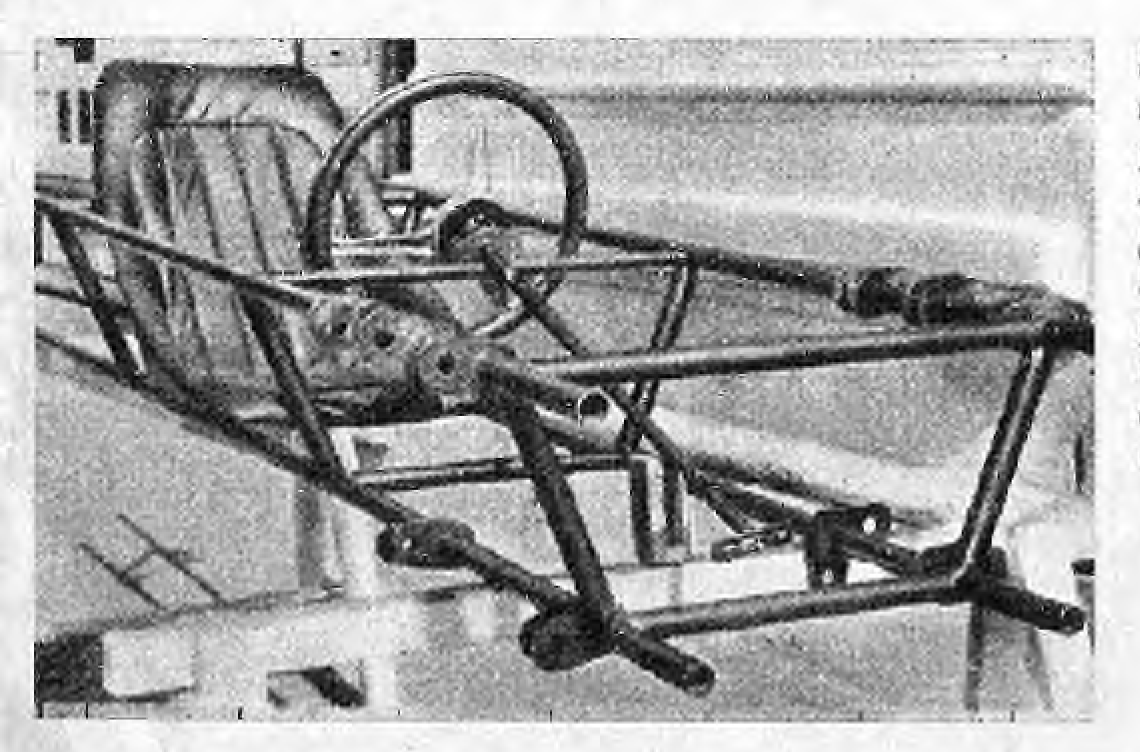
El encendido no ha sufrido modificaciones manteniéndose el de fábrica con tres bobinas, tres platinos e igual número de condensadores, mientras que los escapes tendrán salidas individuales para cada cilindro. En estos momentos está en preparación un cubrevolante especial para adaptar la caja Fiat al motor Auto-Unión.

Bravi y Rossi hicieron cálidos elogios a la fábrica de los Auto Unión por la colaboración que les presta, expresada en descuentos sobre muchas de las piezas que necesitan adquirir, así como la entrega gratuita de otras de rezago.

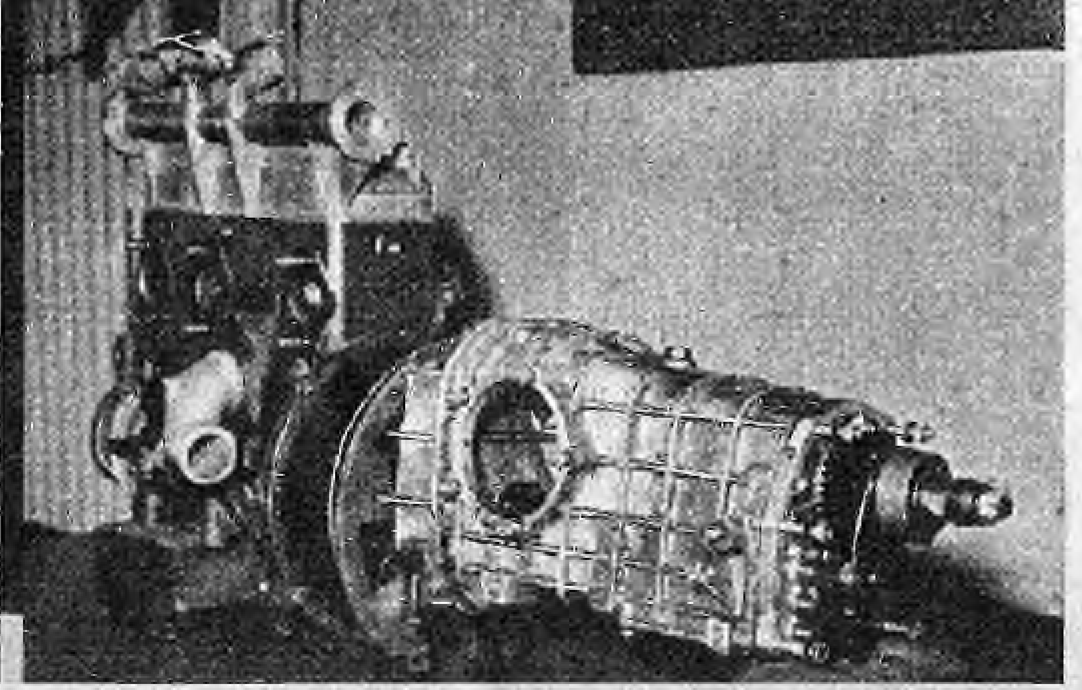
Los problemas enfrentados ante el chasis comprado decidieron a los dos rosarinos a construir por su cuenta la estructura para otro automóvil.

En primer término se armó la estructura básica y se colocaron los soportes de suspensión delanteros y traseros, antes de procederse a la soldadura de los travesaños del reticulado. De esa manera se simplificó la tarea de construcción al tiempo que se logró una mayor superficie para la soldadura, con evidente beneficio para la solidez. Con relación al Castelli se aumentó la distancia entre ejes a 218 cm —el otro tiene 2 metros— siendo la trocha de 131 centímetros, con el fin de darle mayor estabilidad. Además se ha hecho 10 centímetros más angosta la parte inferior de la estructura.

En cuanto a la suspensión, la misma es regulable en las cuatro ruedas —el Castelli tiene barras fijas y los amortiguadores son notablemente duros—. En materia de frenos se colocarán discos con doble bomba. La carrocería será de fibra de vidrio.



El nuevo chasis realizado por Bravi y Rossi no está aún reticulado, pero su estructura básica es sencilla y racional, del tipo utilizado en los monoposto Brabham.



Motor Auto-Union y caja Fiat impulsarán los automóviles de Mecánica Nacional Fórmula Dos que, ante la expectativa local, construyen un motociclista y un mecánico.

ENSENADA O MUERTE

por CARLOS F. FIGUERAS *Fotos de OSVALDO DUBINI*



Después de enfrentar a los TC, Boschi fue a Ensenada a ganar sin discusión. El R-8 de Morás, también sin discusión, fue segundo.

Fué tan perfecta la desorganización, que hasta hubo accidentes espectaculares para arruinar una brillante competencia



Una cosa es indudable con José Calduch: los autos que él prepara y conduce andan mucho... y un poco más. Fue indiscutido ganador en Ensenada.

En un circuito de 11 kilómetros y 240 metros de recorrido, con una organización que más que organizar desorganizó, se realizó la competencia programada para automóviles de turismo, en Ensenada.

Para comenzar vamos a decir que es sabido que una competencia no se puede llevar a cabo en un trazado por donde la gente, para poder observar la prueba, debe pasar por la ruta en donde los autos deben competir; además, las carreras deben ser organizadas por gente que tiene una responsabilidad ya reconocida, y no por gente que no están en el quehacer deportivo y que tampoco tratan de hacer las cosas bien. Una prueba de ello es que ni siquiera pudimos obtener una simple nómina de inscriptos, lista que conseguimos después de finalizada la competencia gracias a la Comisión Deportiva Automovilística. A todo este desorden se sumó la lluvia que se hizo sentir durante la prueba de la categoría "BC", en donde lo que pudo ser trágico fue sólo un accidente más que seguramente se olvidará.

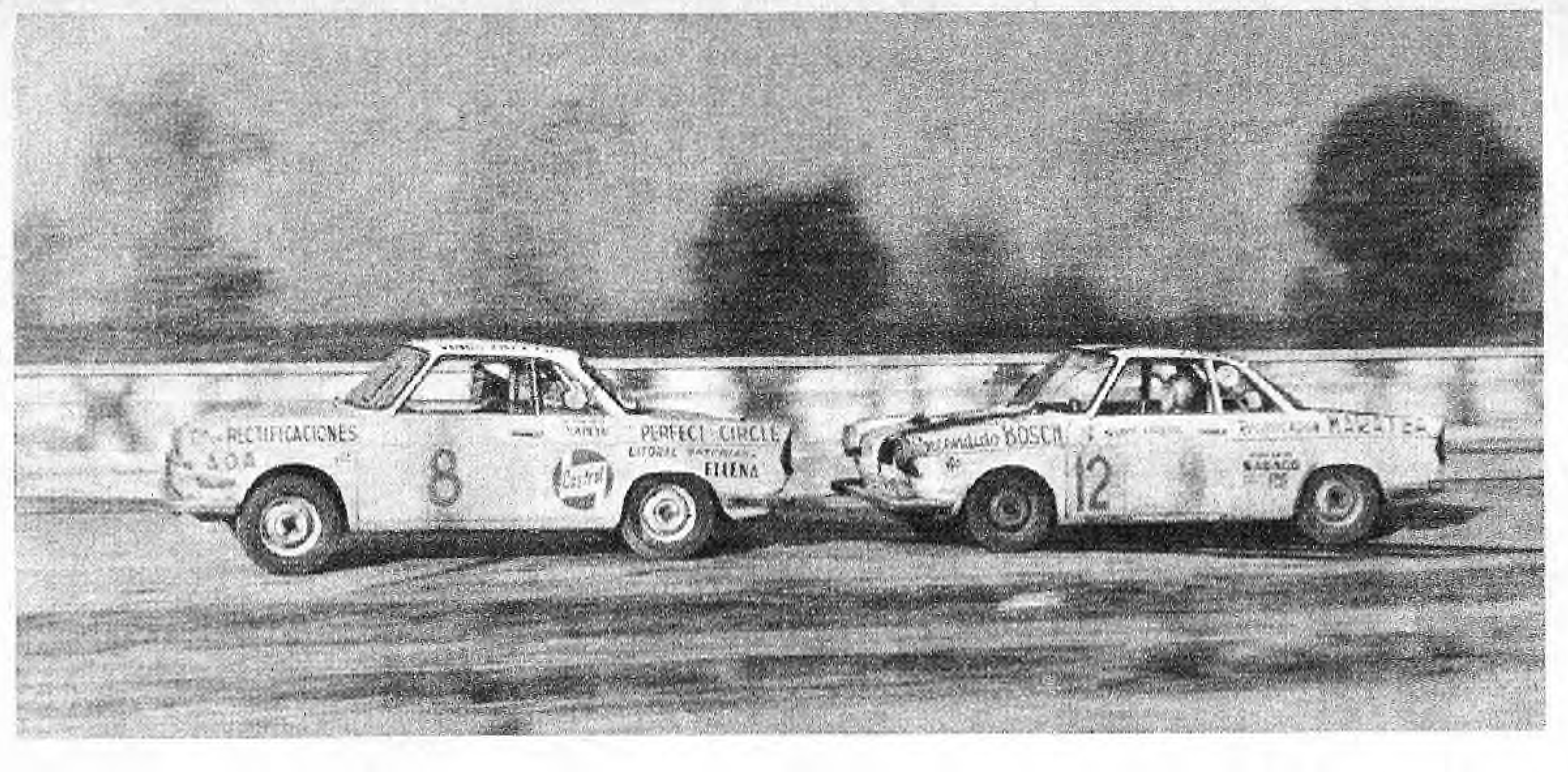
El circuito de la prueba estaba integrado por dos rectas de poco más de cinco kilómetros y medio cada una y dos curvas de las llamadas de retorno. Ambas rectas estaban separadas por una plazoleta de unos tres metros de ancho. Sin verlo y sin conocerlo es imposible imaginar lo que significa correr allí. Los que no fueron a Ensenada no pueden hacerse una idea de lo que sucedió, no hay manera de poder explicar lo que pasó. Nuestro deseo es que el desastre ocurrido en la prueba ensenadense no ocurra nunca más; creemos que no es mucho pedir. Muchos clubes organizadores han tenido fallas, pero nunca de tal magnitud. Una prueba de ello es la denuncia que levantaron frente al Comisario Deportivo los corredores Roberto Colla, Eduardo Antello "Transfer" y Marcelo Raitzin. Algo más: cuando estaban llegando los punteros de la "BC", el Renault Gordini de Osvaldo Moldes Acuña retomó el camino en plena recta principal y Marcelo Reitzin, que venía desarrollando todo el régimen máximo de su motor se lo llevó por delante haciéndole hacer dos trompos, luego de pegar contra una ambulancia estacionada en la división de ambas rectas. A causa del impacto el Renault de Moldes Acuña se incendió; el pánico fue tremendo entre la gente que iba y venía. Los bomberos brillaron por su ausencia y sólo gracias al matafuego cedido por un partiular fue posible sofocar el incendio. Debido al accidente, el DKW de Marcelo Reitzin, que venía en el tercer puesto, se vio obligado a desertar, a treinta metros de la llegada y clasificarse con sólo nueve vueltas.

Y mucho más: dos minutos más tarde, mientras cruzaba la línea de sentencia el DKW de "Transfer", dos automóviles particulares que cruzaban obligaron al piloto del Auto Unión a frenar bruscamente, por lo que fue embestido por el Renault de Roberto Colla y lanzado hacia la derecha, mientras Colla trataba de salvar la situación tirándose a la mano contraria.

Dejando de lado toda esta catástrofe las carreras se desarrollaron con éxito, ya que en ambas hubo una lucha muy pocas veces vista.

A las 15.15 se largó la competencia reservada para la categoría "A" hasta 700 cm³. El lanzamiento se efectuó con una diferencia de 10 segundos entre cada tanda, compuesta por tres autos. Al cumplirse la primera vuelta había tomado el comando del lote el coche de Klear, seguido por Carballo, Gallo, Repeto, del Federico y el resto. Las posiciones cambiaban continuamente y al pasar por segunda vez el control Gallo se había puesto a la cola de Klear mientras que José Calduch, merced a su extraordinaria velocidad, tomaba la punta en esos momentos seguido por

→



Ferea y Gallo llegaron detrás de Calduch, protagonizando la lucha más atractiva que ofreció Ensenada. Aquí va Gallo adelante cortándole el aire a Ferea: esto es manejar en serio.

Buena conducción y buena mecánica permitieron a "Matt", por primera vez en la temporada, poner un Fiat delante de un Renault en la categoría hasta 850 centímetros cúbicos de cilindrada.

CAMPEONATO ARGENTINO DE TURISMO

Categoría A (hasta 700 cm3)		
1º	Scaramella, Rogelio	15,5
2º	Bornancini, Benjamín H.	12
3º	Ferrea, Carlos	10
3º	Gallo, Juan Carlos	10
5º	Chinni, Osvaldo	3,5
Categoría B (700 a 850 cm3)		
1º	Copello, Eduardo	21
2º	Ruesch, Carlos	12
3º	García, Juan Pedro	9
4º	Zanini, Enrique	5
5º	Rodríguez, Armando	4
Categoría C (851 a 1150 cm3)		
1º	Gradassi, Héctor Luis	9
2º	Visintini, Rosmualdo	6
2º	Boschi, Edgardo	6
4º	Morás, Héctor	5
5º	Riva, Tullio	3,5



Carlos Ferrea. Las posiciones en los primeros puestos se mantuvieron, pero se notaba el avance continuo y seguro del piloto platense José Calduch. Al cubrirse la quinta vuelta Gallo pasaba al frente en la ruta con Ferrea pegado a su paragolpe en una excelente demostración de tandem; luego, seguían Klear, Carballo y, en el quinto puesto, se ubicaba el 25 de José Calduch.

Mientras los primeros en el camino, Gallo y Ferrea, seguían uno tras otro, Calduch tomaba la tercera colocación en la ruta y se mantenía líder absoluto en la clasificación. Así siguieron tirando durante las dos vueltas que restaban para finalizar la competencia, arribando en primer término Juan Carlos Gallo y a sesenta metros Carlos Ferrea; segundos más tarde hacía su arribo el coche de Calduch, que se había impuesto al 12 de Carlos Ferrea por la diferencia de sólo 3 segundos 2 décimas.

Aproximadamente a las 16.30 se largó la Categoría B-C, con la misma diferencia entre coche y coche y con tres autos por tanda.

Al girarse por primera vez había tomado la punta el Renault R8 del uruguayo Héctor Morás, seguido a un par de metros por el Morris Cuper del volante Edgardo Boschi, que el sábado corrió en el autódromo. Más lejos, Osvaldo Antello, Roberto Colla, Marcelo Reitzin, José Fittipaldi y otros. La primera nota la dio Edgardo Boschi que, cuando pasó por segunda vez, estaba al frente de las posiciones en el camino y en la general escoltado por Héctor Moras, quien también lo seguía en la ruta.

A partir de esa pasada, Boschi no dejaría el comando del lote en ninguna oportunidad, pese a la persecusión de Morás.

Al cumplirse la sexta vuelta la posición en el camino era la siguiente: Boschi siempre al frente, con sesenta metros de ventaja sobre Morás, y mucho después venían Marcelo Raitzin con su Auto Unión, "Transfer" y Matt.

Mientras giraban por octava vez en el circuito, la gente invadió y cruzó el trazado en toda su extensión, por causa de la lluvia que se había descargado en esos instantes.

Fueron varios los silbatos de los policías y los ruegos de los organizadores si así se los puede llamar. A partir de ese momento los pilotos debían correr entre un enjambre de público y también de autos, algo así como correr en la avenida Corrientes un sábado a las 10 de la noche.

En la subcategoría hasta 850 cc. se impuso el Fiat Arbach 850 del seudónimo "Matt", quien realizó una carrera muy pareja con un medio mecánico de muchas posibilidades. Así se llevó a cabo la prueba de Ensenada para TM, que de ser siempre así deseamos no se haga nunca más. FELICITACIONES, SEÑORES DE ENSENADA...



CLASIFICACION GENERAL

CATEGORIA A

POS.	Nº	CONDUCTOR	MARCA	TIEMPO	VUELTAS
1º	25	Calduch, José	De Carlo	53m 45s 2	10
2º	12	Ferrea, Carlos	De Carlo	53m 48s 4	10
3º	8	Gallo, Juan C.	De Carlo	54m 05s 4	10
4º	10	del Federico, Pablo	De Carlo	55m 22s 2	10
5º	27	"Pécora"	De Carlo	57m 35s 1	10
6º	5	"Klear"	De Carlo	55m 39s 4	10
7º	33	Verbisky, Raúl	De Carlo	56m 20s 0	10
8º	31	"Wattussi"	De Carlo	56m 30s 2	10
9º	34	Dinolfo, José	De Carlo	56m 34s 3	10
10º	28	Alberdi, Alfredo	De Carlo	56m 46s 1	10
11º	15	Caruso, Ricardo	De Carlo	57m 26s 4	10
12º	17	Graziano, José	Isard 700	58m 01s 3	10
13º	21	Iturralde, José	De Carlo	56m 26s 3	9
14º	18	Suárez, Daniel	De Carlo	54m 47s 0	9
15º	16	Vioti, Osvaldo	De Carlo	54m 57s 2	9
16º	11	Vives, José	De Carlo	55m 19s 1	9
17º	30	Ferrero, José	N.S.U. Prinz	57m 48s 1	8

Promedio del ganador: 125,453 km/h.

Record de vuelta: José Calduch en la décima: 5m 11s 4, a un promedio de 129,942 km/h.

CATEGORIA BC

POS.	Nº	CONDUCTOR	MARCA	TIEMPO	VUELTAS
1º	47	Boschi, Edgardo	Austin-Cooper	47m 34s 1	10
2º	49	Morás, Héctor	Renault R-8	47m 56s 4	10
3º	55	"Transfer"	Auto-Union	53m 01s 1	10
4º	51	"Matt"	Fiat-Abarth 850	53m 16s 1	10
5º	41	Colla, Roberto	Renault 1093	53m 32s 1	10
6º	52	Raitzin, Marcelo	Auto-Union	54m 34s 4	9
7º	45	Moldes Acuña, Osvaldo	Renault 1093	48m 35s 1	9
8º	42	Antelo, Osvaldo	Renault 1093	53m 49s 4	9
9º	53	Fittipaldi, José A.	Auto Union	36m 43s 4	8

Promedio del ganador: 141,287 km/h.

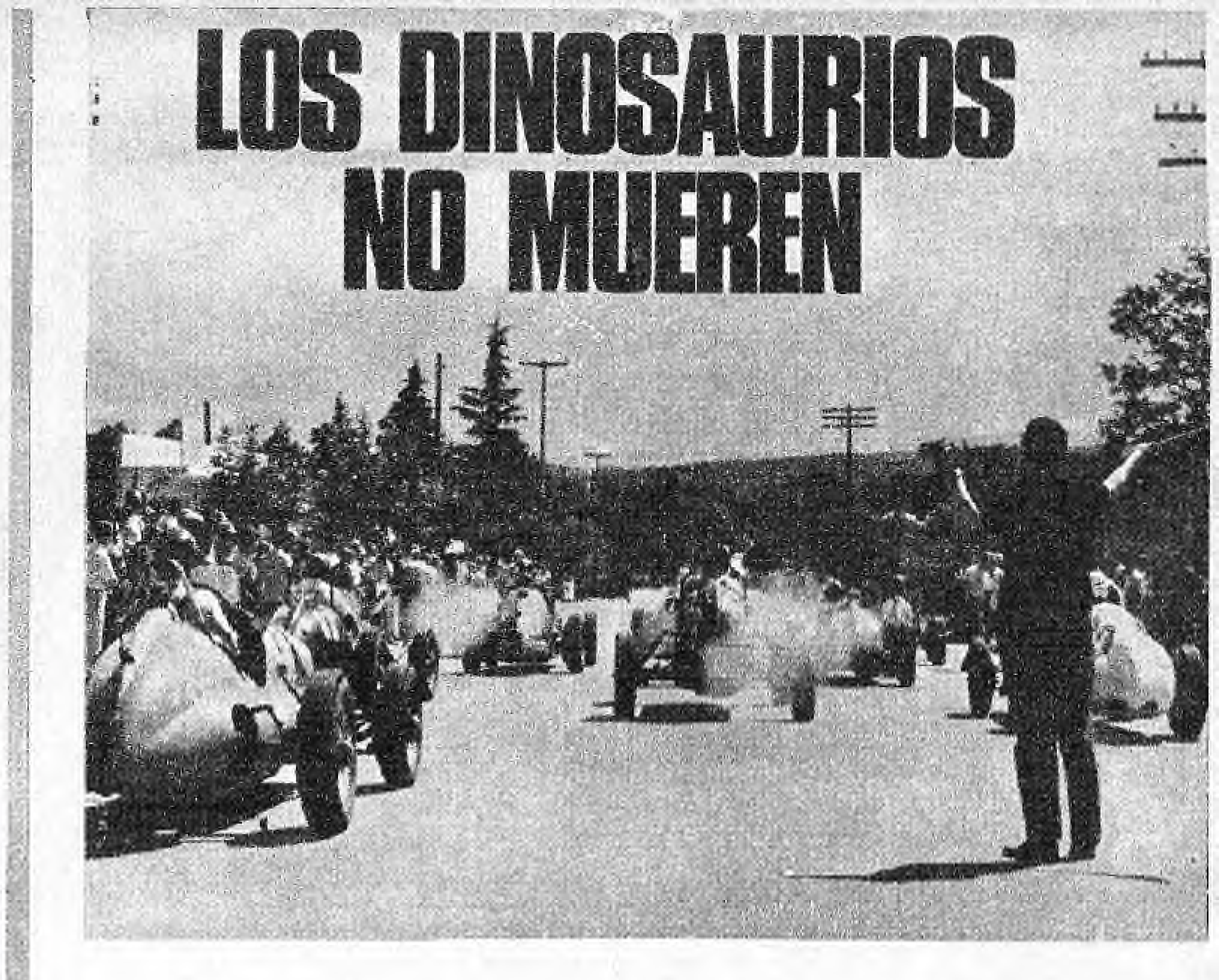
Record de vueltas: Edgardo Boschi en la quinta: 4m 37s 4 a un promedio de 145,921 km/h.

La competencia de la categoría BC estaba programada originalmente a 15 vueltas al circuito, pero el retraso de la largada hizo que terminara al anochecer. El Comisario Deportivo decidió, en consecuencia, darla por finalizada al cumplirse diez vueltas.



Alberto Gómez (el motociclista) corrió el sábado en el Autódromo y el domingo en Ensenada con su Zanella RK. Allí fue tercero y en La Plata ganó. En la fotografía está primero en la largada (número 116), puesto que habría de mantener hasta la bandera a cuadros

LOS DINOSAURIOS NO MUEREN



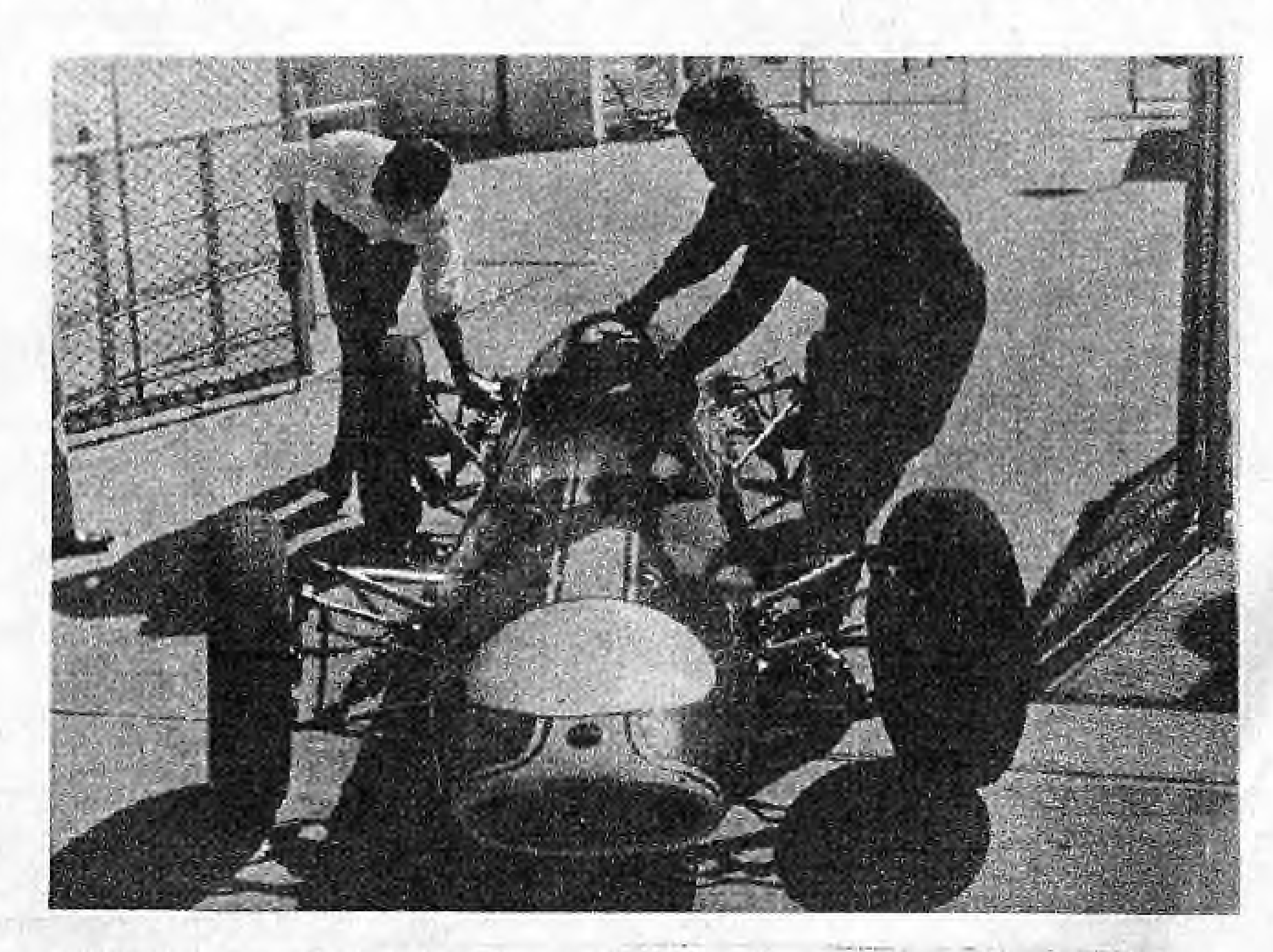
Con la carrera de Carlos Paz se reiniciaron las competencias de Mecánica Nacional. De todas las promesas de renovación sólo apareció un anticristo. El resto fueron viejos dinosaurios.

La Mecánica Nacional renació con la misma inocencia del canario doméstico luego de su ducha diaria, sobre las cenizas que dejó en Carlos Paz el fuego de los dos domingos anteriores.

Después que Rosario y Bahía intentaron, sin éxito, la reaparición de nuestra categoría más productiva, era muy poco probable que largasen más que un puñado de automóviles. Sólo 14 unidades aparecieron en escena al correrse el telón junto al lago San Roque y no fue precisamente la cantidad el factor que empolvó el lustre del reencuentro, sino el mismo material que utilizaron los pilotos.

Los pilotos amenizan su sanción construyendo aparatos con motor trasero, pero el grupo que los respetó como líderes en el combate al auto de Armando Ríos, precisamente porque tenía motor en popa, llegó a Carlos Paz sin que este año y medio de receso haya provocado mejoras, aunque sea levemente, en sus máquinas.

Vicente Cipolatti como única modificación inauguró un juego de frenos de disco, que no impidieron que hiciera varias piruetas acrobáticas cuando enfrentaba cada curva. Domingo Di Santo, (último ganador de Rafaela en 1964), sólo cambió el color de su vetusto Chevrolet. Ernesto Sanmartino mantiene inclusive el celeste de narices blancas, y la lista de inscriptos termina —naturalmente— con el glip-



El único automóvil de "MN Fórmula Dos" presente en Carlos Paz, el único con motor trasero y el único lógico por su técnica constructiva y sus pretensiones, fue el Cancellieri-Auto-Union, que su dueño —el debutante Tito Galanti— condujo al sexto puesto. Quizá en Rafaela un par de automóviles así concebidos, convierta definitivamente en chatarra a los monstruos de la Mecánica Nacional.

CARLOS PAZ

todonte de don Natalio Cataudela que, a los sesenta años, aún no pudo guardar el saco.

En toda esta gente es sencillamente alarmante cuando se los rescata de las pistas veloces, donde no se frena fuerte ni se enganchan cambios.

Quizá la excepción en materia de aberraciones técnicas fuera el automóvil de Jorge Ternengo, con una mejor terminación y un juego de escapes construido por alguien que tiene cierta idea del problema. Y nada más.

Veinticinco carreras ganadas en el último año, sobre treinta y seis disputadas —estamos hablando del motociclista— avalan el derecho de Jorge Ternengo a sentarse con idoneidad en cualquier aparato que tenga ruedas y motor y, en consecuencia, su derecho a disputar con fluidez el primer puesto en una carrera de oxidados. En la busca de ese primer puesto fue a la lucha Cipolatti, pero pronto su Chevrolet desparramó bielas por el circuito, dejando a Jorge Ternengo liberado del compromiso de pelear por su triunfo.

Un solo automóvil cumplió, como algo brillante y molesto, la promesa renovada de mejores días para la Mecánica Nacional. Pero el chasis construido por Cancellieri e impulsado por un motor Auto-Union no sólo fue conducido por un debutante que no podía ni debía arriesgar demasiado, sino que daba litros enteros de cilindrada de handicap a los viejos Chevrolet construidos con autógena. Incidentalmente, éste fue el único automóvil de la legítima Fórmula Dos de MN que mucho promete. Su sexto puesto es un acto de presencia.

La carrera de Carlos Paz fue la culminación del desaliento para los que esperaron, después de la impuesta pasividad, una renovación drástica de la categoría a la luz de las libertades que permiten los nuevos reglamentos. La esperanza no ha muerto; sólo se posterga quizá hasta la próxima carrera de MN, aunque más seguramente —así lo expresan muchos— hasta Rafaela, donde a pesar del trazado más que veloz, lo flamante y lo obsoleto encuentren el adecuado campo de batalla.

PREMIO CARLOS PAZ MN

CLASIFICACION

1º Jorge Ternengo
2º Ricardo Rivarola
3º Orlando Moricci
4º Rodolfo Casa
5º Julio Peral
6º Marcos Galanti
7º Osvaldo Fillizola

Promedio del ganador: 98,680 km/h. Solamente los dos primeros completaron los 25 circuitos.



El ganador absoluto del rally, Barbot, sonríe picarescamente al salir del control de sello del A. C. A. de Pilar.

RALLY "1º DE MAYO"

La lluvia parece estar en contra de los ralies. Esta vez obligó a la Asociación Argentina de Automóviles Sport (A.A.A.S.) a cambiar el punto de llegada de su primer rally de la presente temporada, de Capilla del Señor a Escobar. Los caminos estaban en tan pésimo estado que el director de la prueba, días antes de la largada, decidió el cambio con buen tino.

El rally se realizó sobre un recorrido de unos 350 km. aproximadamente (Gral. Pacheco, Pilar, Estación Torres, San Andrés de Giles, Luján Jáuregui, vuelta a Pilar, Campana, Zárate y finalmente Escobar) y constituyó prácticamente un entrenamiento, ya que en el calendario de las pruebas que conforman el campeonato de rallies de la A.A.A.S. tiene otros tres con recorridos más extensos y progresivos hasta culminar, a fin de año, en uno de 24 horas.

El ganador (cuando no) fue Fernando Barbot acompañado por su eficaz navegante Fernando Argañaraz (el dúo de los Fernandos) quienes venían de ganar el agotador rally a Bariloche de los últimos dos años. Se cortaron netamente en la clasificación con aproximadamente 400 puntos sobre la pareja Santiago Vera- Beatriz Morera, y sobre los terceros Mario R. Litardo (alias Espartaco para las carreras de TM) y Enrique Gallo. Estos últimos realizaron una performance realmente encomiable porque debutaron en esta oportunidad como rallistas.

Los coches se agruparon de acuerdo a tres categorías: la "A" hasta 850 cm^3, la "B" hasta 1600 cm^3 y la "C" más de 1600 y el "modus operandi" no se apartó de los lineamientos clásicos de los rallies criollos, es decir, con sus tramos de marcha a promedio indicado (regularidad al segundo), tramos de navegación (los más divertidos y donde los muchachos meten la pata en cantidades industriales y consecuentemente acumulan puntos en contra) tramos de "sprint" y en esta oportunidad se completó la prueba con un tema de velocidad pura en la ruta que va desde Escobar al Paraná de las Palmas (6 km.). Como resultado: linda "corsa" y aplausos a la A.A.A.S. por su organización.



El tercero fue de los nuestros, "Espartaco" Litardo con Enriquito Gallo, antes de largar frente al local de la A.A.A.S.

Vera-Morera reciben la bandera a cuadros (sin cuadros), al finalizar la prueba de velocidad en Paraná de las Palmas.



CONFIDENCIAL

La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario, expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja: si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

El señor Razzetti sorprendió a los periodistas presentes en la última sesión del Consejo de la CDA, al solicitar la continuación de la reunión "en secreto", cuando ya se habían hecho públicos los dictámenes y fundamentos emitidos por la Comisión de Audiencias y Penalidades, acerca de la responsabilidad que cupo a cada una de las partes actuantes en el "affaire" del 13 de marzo en el Autódromo Municipal, del que fue beneficiario y víctima —según cuándo y cómo— Jorge Cupeiro.

Razzetti explicó luego que la razón de su pedido estaba basada en el hecho de que se debía juzgar la conducta de miembros de la Deportiva. CORSA comprende la legitimidad de esas razones, pero no las justifica; entiende que la vida de los hombres públicos, en su función, debe ser pública y que el "secreto" puede estar amparando la falta de valor para enfrentar a los gobernados con las fallas de los gobernantes.

Momentos antes que se produjese la retirada obligatoria y en masa de los periodistas, se habían producido las solitarias salidas de los dos acusados-miembros, quienes habían producido declaraciones perfectamente contradictorias. El diplomático Caamaño había sugerido estas salidas; Sueiro la entendió y se fue; Molinari se retiró recién cuando el eficaz Rivarola sugirió, irónicamente, que el Consejo esperara un minuto para evitar que ambos miembros se encontrasen en la escalera de salida.

El Consejo agotó el temario cerca de la medianoche, decidiendo aprobar —con algunas modificaciones en las penas— el informe de la Comisión de Audiencias y Penalidades.

Punto uno: se resolvió la descalificación de Jorge Cupeiro en la carrera del Autódromo, aclarándose que el competidor aludido y su concurrente habían actuado de buena fe y que por ello no cabía ningún tipo de penas. También se aprobó la descalificación de Leguizamón, quien participó en la final sin haberse clasificado para ello, quedando en suspenso la aplicación de sanciones por no haberse producido el descargo del competidor. En cuanto a los demás competidores se consideró que no hubo alzamiento y que no cabe sanción alguna para los firmantes de la nota de trámite irregular que acusara a Cupeiro y a la dirección de la prueba.

Al director de aquella carrera y, a la vez, presidente del Buenos Aires Motor Club, se lo separó del Consejo de la CDA y se lo inhabilitó para actuar como director de carreras, ambas sanciones por el término de un año. También se consideró al Buenos Aires Moto Club responsable de las fallas de organización evidenciadas en aquella oportunidad y por ello se suspendieron sus posibilidades de organizar carreras, hasta el próximo 31 de diciembre.

En cuanto a quien fuera comisario deportivo en aquella oportunidad, señor Roque Molinari, se estimó que tuvo una "actitud vacilante" que determinó su inhabilitación en esa función hasta fin de año. En este último caso, se aclaró muy especialmente que la sanción no afecta la consideración que la persona del señor Molinari merece del cuerpo por la permanente y honesta dedicación que siempre ha tenido en sus funciones al servicio del automovilismo deportivo.

Entonces, en aquella carrera ganó Di Palma. "Sic transit gloria mundi".

Fiesta en Olavarría: los hermanos Emiliozzi inauguraron una nueva agencia Peugeot. Con esta superación comercial los Emiliozzi suman ya dos representaciones como concesionarios oficiales: Citroën y Peugeot. Mientras tanto, piensan continuar su actividad deportiva. De terminar la carrocería nueva para antes del 15 de este mes correrían la Vuelta de Santa Fe; caso contrario, lo harían el 12 de junio en Salto. Los problemas principales que restan solucionar son la instalación de las cañerías de aceite y los frenos. Actualmente trabajan en la carrocería merced al paréntesis que se produce en su actividad al no haber competencias adecuadas a las condiciones técnicas de "La Galera". Desde el 3 de abril (Necochea) al 12 de junio (Salto) se produce un paréntesis sólo quebrado por la Vuelta de Santa Fe, a disputarse el 15 de mayo. En cuanto a "La Galera" le pondrían otro F-100, preparado por ellos mismos y la venderían.





Me retiré de la empresa en los mejores términos. No tengo rencor hacia nadie, pero en la forma actual de trabajo, no se podía seguir. No quiero ser un engranaje más en la burocracia que se encarama en las grandes empresas". Eduardo Martins, el popular "Marconi" no podía evitar un dejo de amargura al explicarnos su renuncia a seguir preparando los autos del equipo Falcon.

"Hasta fines del año pasado las cosas anduvieron bien, pero a partir de enero empezaron a cambiar. No teníamos prácticamente tiempo para preparar los autos; se decidían a participar un jueves para correr el domingo. Yo tenía completa libertad de acción cuando comencé a preparar los autos. Ultimamente ya era un obrero más, que tenía que obedecer órdenes y hasta hacer un parte de los repuestos empleados y las operaciones que realizaba".

"La empresa Ford no tiene la culpa de esto. Pero cuando son muchos los que mandan desde un escritorio y pocos los que ejecutan, es lógico que se produzcan situaciones tirantes, que desembocan en desencuentros y polémicas que a nada conducen. Prefiero irme así, en términos amables y poder dedicarme más de lleno a preparar autos de competición para corredores amigos que desde hace tiempo me requieren y a los cuales no les podía cumplir por mi contrato con la Ford".

Así nos explicó "Marconi" el por qué de su alejamiento de la fábrica de General Pacheco, anticipándonos que, aparte de inaugurar un nuevo negocio con su hijo "Pocho", pondrá en orden su taller de la calle Tres Arroyos para comenzar de inmediato la preparación de varios autos de TC, siendo el primero de ellos el de Torres Duggan, tras la "piña" de Carlos Paz, se apresta a montar sobre el casco Falcon, un motor F-100.

La última presentación de los "Falcon-Marconi" fue, entonces, la que terminó con el triunfo de Alzaga (foto) en la reciente competencia de Carlos Paz.

No contento con los 310 HP del Mercruiser que equipa actualmente a la ya famosa "Cañita II", su timonel, Patricio Peralta Ramos ya tiene un aparato realmente explosivo para una nueva lancha que se hará construir. Se trata de un Interceptor de 400 HP, que no es nada más ni nada menos que un Ford 427 (siete litros de cilindrada) igual al que impulsa a los Ford Cobra, ganadores del último campeonato mundial de marcas (Gran Turismo), pero lógicamente marinizado, es decir un poquitito más tranquilizado (400 HP en lugar de 485 HP, escape refrigerado, etc.). Si bien el casco Pagliettini de la "Cañita II", le ha dado a Peralta Ramos innumerables satisfacciones, su diseño no ha sido hecho para aguantar una potencia propulsora tan grande (recordar que es un casco de turismo y no uno especial de carrera, proyectado para potencias mucho menores), en consecuencia ha pensado en hacer construir un casco nuevo, apropiado para la velocidad que alcanzará.

Germán Barbot, ganador de la cinta azul, del último G. P. de Turismo Motonáutico, terminó la carrera con un palmo de agua dentro de su lancha, la "Chita XV". La causa fue muy sencilla: se olvidaron de cerrar la válvula de drenaje del sistema de enfriamiento del motor Chrysler 275, la valvulita durante la carrera, se encargó de suministrarle un lastre líquido que los tripulantes no imaginaron.

Más actividad en TC. Carmelo Capasso, hasta ahora conductor de un De Carlo y luego de una Giulia en TM, ha comenzado la preparación de un Falcon para Turismo Carretera. Por el momento llevará un motor de seis cilindros y luego le colocará un F-100. Mientras tanto, Eulogio Maquirrián continúa con la preparación de un Valiant III, para volver a la actividad de la cual estaba alejado desde hace tiempo.

LA AAAS intensifica su actividad. Entre los corrillos de la sede circulaban versiones de su futura actividad en Motonáutica. Las gestiones han sido iniciadas por el vicepresidente de la entidad, Sr. José María Serra Lima, de frondoso historial en la motonáutica argentina.

EL veterano Daniel Musso continúa en el clima fierrero. Ahora recibió bielas especiales y dos cigüeñales del extranjero. Prepara cuatro motores para dos automóviles. Uno lo venderá terminado. Su próxima actuación será en la Vuelta de Santa Fe.

Esto no es extraconfidencial ni trae encerrada ninguna bomba, pero vale la pena como información. La Regie National des Usines Renault y la Société Industrielle et Commerciale des Automobiles Peugeot decidieron asociarse. Como es lógico suponer, esto no significará un cambio inmediato en la fisonomía y estructura mecánica de sus respectivos vehículos. Las dos firmas se proponen en ese aspecto un programa evolutivo que las llevará en pocos años a unificar sus líneas. En tanto, iniciarán una estrecha cooperación en ingeniería de diseño, compras, inversiones y todo lo que signifique comercialización. En cuanto a lo que compete a sus respectivos representantes en la Argentina (IKA y SAFRAR), la decisión tomada en Francia no las afecta en nada, por ahora.

EL MOTOR DONDE CORRESPONDE

¡Oh, bellos tiempos en que los autos de carrera tenían el motor donde correspondei

Claro, ahora los autos andan mucho más. Con 220 caballos o menos, andan bastante más que lo que antes andaban las Maserati y Alfa-Romeo sobrealimentadas de 300 ó más HP. Tienen condiciones de viraje infinitamente superiores. Entran cómodamente en las curvas a velocidades a las cuales los coches anteriores se iban irremisiblemente al paisaje. Los pilotos toman ahora con un imperceptible golpe de volante curvas en las cuales sus colegas de quince años atrás entraban serruchando, frenando y peinando acelerador.

Los coches nuevos frenan mucho más. Las Maserati cortaban a trescientos metros y llegaban a las horquillas con las ruedas chillando, trepidando, y zapateando. Los Lotus cortan a cien metros y entran sin el menor asomo de inquietud.

Cuando un Alfa-Romeo salía de una curva, todo el mundo se enteraba. Bastaba el rugido del motor, el frenético patinamiento de las ruedas, el acre humo de caucho, para que no quedara en duda que el piloto del coche quería mandarse a mudar con la mayor premura posible.

Los Scalextric gigantes que corren ahora en Grands Prix simplemente llegan a la curva, doblan, y salen nuevamente, con toda la espectacularidad de una dueña de casa haciendo guiso de papas. Y hacen records de vuelta infinitamente superiores a los velludos monstruos de 1950.

Pero los otros autos eran más lindos. ¿Quién de nuestros lectores se acuerda de la Ferrari 1500 chasis corto que trajo para correr Peter Whitehead en 1949 ó 50? El sonido de su motor V12, ayudado por continuos traspasos de la hermosa caja de cinco marchas, era una sinfonía que no volveremos a escuchar jamás.

¿Y los contornos casi sensuales de la Maserati 4CLT/48? Es muy discutible decir cual puede ser el coche de carrera más bonito de la historia. Los actuales son lindísimos. En materia de autos anteriores la lista estaría seguramente integrada por esa Maserati, la Ferrari 1952/53 cuatro cilindros, el Alfa-Rometo Monoposto, el E.R.A. tipo A hasta 4 inclusive, la Mercedes 3.000 W.163 y la 7500 W.165, etc. De cualquier forma, la 4CLT/48 no podía faltar.

¿Y las Talbot? Grandes, pesadas, pasaban como un trueno, y su regularidad de marcha era excepcional. Louis Rosier puso varias veces en aprietos al equipo Alfetta y en un inolvidable Gran Premio de Bélgica, Raymond Sommer encabezó todo el lote, incluyendo Fangio y Farina con Alfas, hasta romper. Las Maserati y Alfa pasaban a las Talbot como una exhalación, se quedaban sin nafta, pasaban a cargar y nuevamente se oía un sordo tronar a lo lejos y aparecían Rosier, Sommer, Girard-Cabantous, Levegh o uno de aquellos. Las 1500 partían nuevamente con un furioso escarbar de gomme Pirelli (o pneus Englebert), nuevamente pasaban a la punta, y nuevamente se detenían para reabastecerse. Mientras los pilotos tomaban litros de gaseosa, y entre sorbo y sorbo insultaban furiosamente a sus mecánicos porque perdían el tiempo en vez de cargar nafta, otra vez el sordo tronar y otra vez las Talbot en la vanguardia.

Las paradas en los boxes eran una parte muy importante del espectáculo anterior. Había equipos organizados y había equipos italianos. La división es un poco cruel pero no hay duda de que los equipos italianos participaban casi siempre de ese espíritu de **Lasciate ogni speranza, voi ch'entrate** que caracteriza a los momentos más complicados de **Il Trovatore** de Verdi.

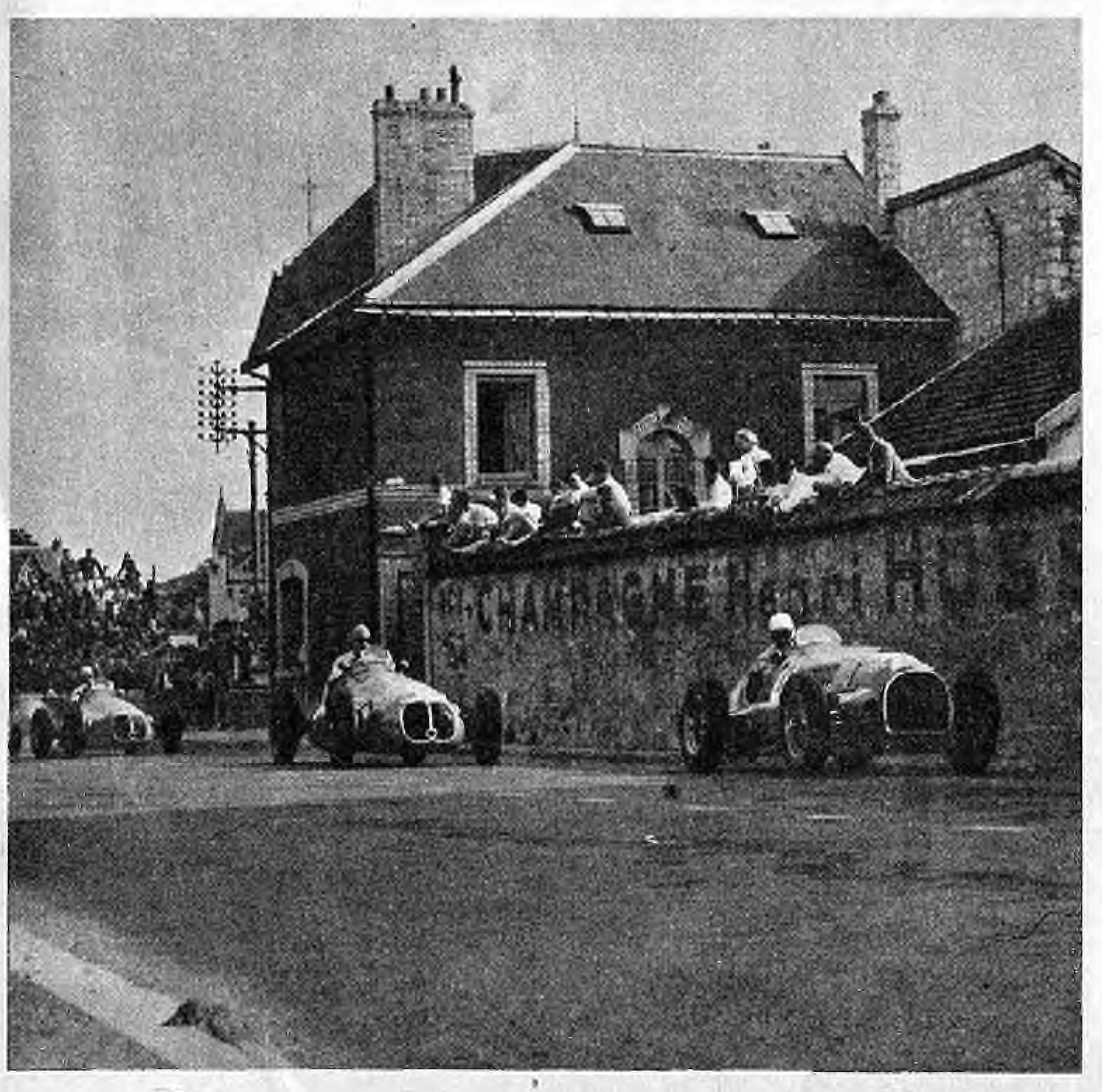
Eran algo así: entraba Farina, gesticulando violentamente.

El **caposquadra**, que había estado conversando sobre mujeres con uno de los mecánicos, gritaba repentinamente "¡Madonna mia!", pisaba el crique carretilla que se usaba entonces, y se golpeaba la frente con el manillar. Los dos mecánicos volcaban una botella de cerveza que estaba sobre el mostrador y la cerveza arruinaba las planillas del cronometrista. El cronometrista, generalmente, era un extranjero que no entendía italiano y se ponía a denuestar en su idioma. A todo esto el **caposquadra**, tratando de atenderlo a Farina, echar nafta y cambiar una rueda al mismo tiempo, gritaba a los mecánicos: "¡Candele! ¡Candele!". Los mecánicos entnoces le contestaban en dialecto modenés, que fonéticamente suena algo así: "¿Uññrqvxjfx?", y en vez de bujías traían gicleurs. A todo eso, pasaba contoneándose la novia de turno de Harry Schell, y todos se detenían para mirarla. Farina tomaba Coca-Cola y se enjugaba la transpiración. Una pesada llave inglesa le caía encima del pie al **caposquadra**, y éste, gritando, se alejaba rengueando y pidiendo al Señor lo libere de tantos ayudantes inútiles. Un periodista flaco, narigón, de anteojos, elegía ese momento para preguntarle a Farina sus impresiones de la carrera y Farina hacía un ademán de saltar del auto y correrlo con otra llave inglesa.

A todo esto pasaba al frente una Talbot y entonces los dos mecánicos y el caposquadra se entrechocaban frente al auto lo bajaban del crique y gritaban "¡Vía! ¡Vía!" a un Farina que tenía las antiparras en la frente y un pie afuera del auto. Farina se atoraba con la Coca-Cola, se acomodaba en el pescante y salía con la tapa del tanque de nafta abierta, circunstancia de la cual el **caposquadra** se daba cuenta a último momento y se quedaba con la cabeza entre las manos mirando el coche que desaparecía en la lejanía.

Y sin embargo, los italianos ganaban casi todos las carreras en esa época en que los coches tenían el motor donde corresponde.

R. H.





PAT MOSS

De Carlos De Nardi, Chascomús, Pcia. de Buenos Aires:

. . .La corredora Pat Moss, ¿es esposa de Stirling Moss o su hermana? Me interesaría saber cuáles son las marcas que ganaron los campeonatos mundiales de motociclismo en la categoría 350 cc. Les ruego me perdonen lo variado de las preguntas, y a propósito: ¿por qué no le dan más importancia al motociclismo?

R. — Pat Moss, la frágil y esbelta piloto inglesa, que tan destacada actuación tiene en el campeonato europeo de rallyes (foto), es hermana del ex campeón Stirling Moss. Por el tamaño y contextura de ambos hermanos, nos imaginamos las palizas que se habrá comido Stirling cuando ambos eran chicos.

La categoría 350 cm³ del campeonato mundial de motociclismo ha sido ganada desde su institución, en 1949, por las siguientes marcas: 1949: Velocette KTT; 1950: Velocette KTT; 1951: Norton; 1952: Norton; 1953: Moto Guzzi; 1954: el campeonato no fue reconocido por la F.I.M.); 1955: Moto Guzzi; 1956: Moto Guzzi; 1957: Gilera; 1958: M. V. Agusta; 1959: M. V. Agusta; 1960: M. V. Agusta; 1961; M. V. Agusta; 1962, 1963, 1964 y 1965: Honda.

Le informamos que incluiremos temas de motociclismo cuando su importancia lo requiera.



Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA, Av. Alem 884, Capital Federal. En la presente edición montamos esta sección de Correo sobre la base de cartas de temas deportivos que fueron enviadas a Parabrisas mensual y las que llegan a nombre de Corsa.

UN ARGENTINO OLVIDADO

De Próspero Almada, Rafaela, Santa Fe.

...Un argentino realmente meritorio, que está dejando bien en alto el prestigio del automovilismo nacional, es Alejandro De Tomaso, pero parece que recordarlo, vaya a saber por qué extraña causa. ¿Por qué no publican en Parabrisas noticias de su actividad como constructor, dando informes sobre sus geniales creaciones?

R. — Lo que realmente sucede, es que las informaciones que se pueden conseguir de las actividades de nuestro compatriota De Tomaso son escasas y casi siempre de segunda mano. No obstante, recogemos el guante y trataremos de satisfacer su justo deseo. Como adelanto extra le daremos algunos detalles de su última creación, el ya famoso "Vallelunga" es ahora producido con mecánica Ford y carrocería Gnia.

Se trata de un GT deportivo tipo berlineta con el motor ubicado en la parte central del vehículo. Este motor es derivado por el propio De Tomaso del Ford Cortina con 1.592 cm³ de cilindrada y cambio de 5 marchas. Las suspensiones son independientes sobre las cuatro ruedas y los frenos a disco. La potencia llega a 104 CV (DIN) a 6.200 rpm con los cuales puede alcanzar cómodamente 215 km/h. La carrocería es autoportante con un pequeño bastidor suplementario posterior, y si usted se lo quiere comprar en Italia páguele 3.500.000 liras a nuestro compatriota y llévoselo.

LAMBORGHINI

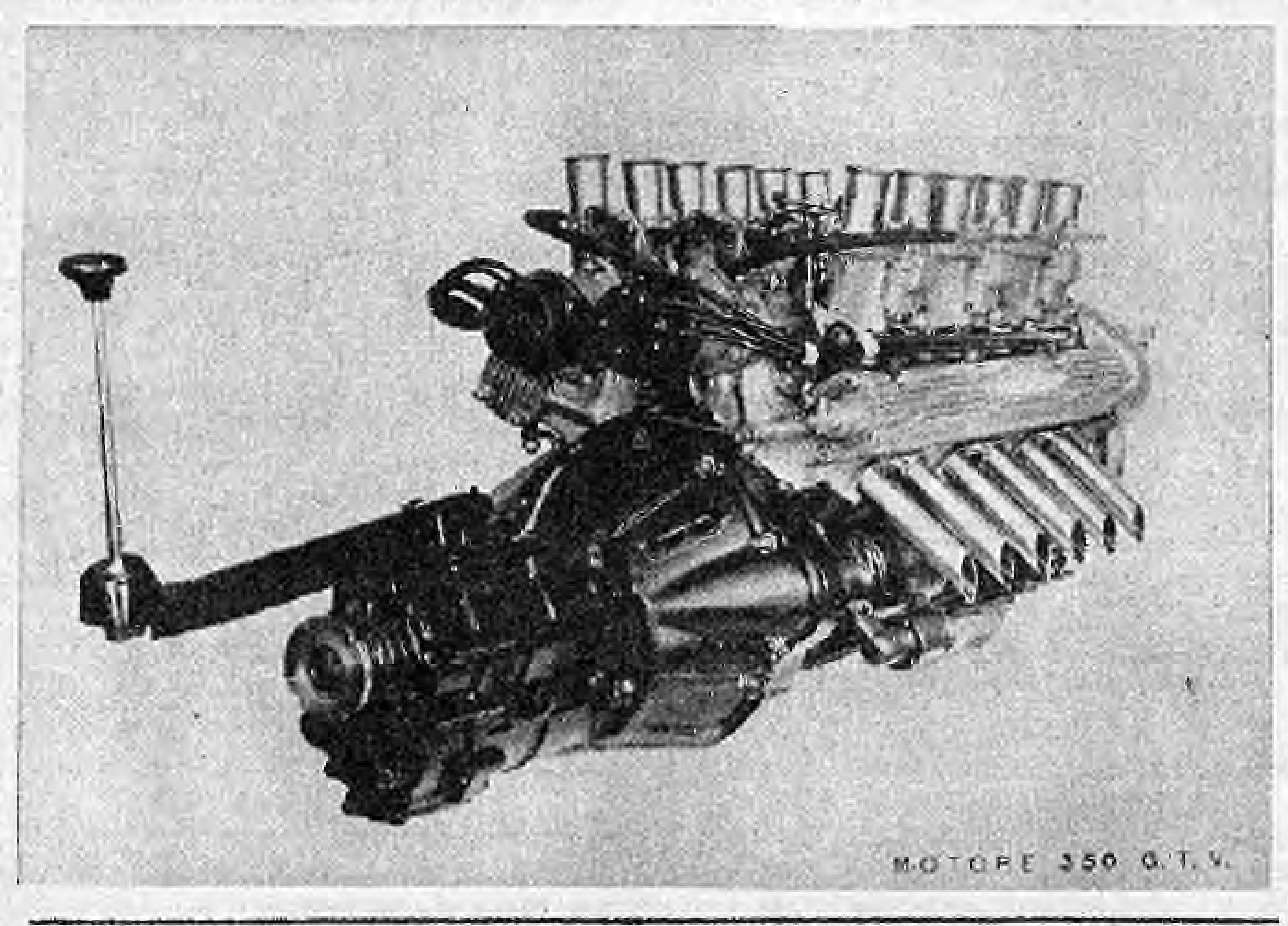
De Fabián Cánepa, Buenos Aires:

Antes que nada debo felicitarlos por la nueva revista Parabrisas Corsa, creo que llena una necesidad de los aficionados al deporte automotor, que Parabrisas mensual no contemplaba. Quisiera que me contestaran dos preguntas: 1) ¿En qué carrera se accidentó Angel Rienzi?, y 2) ¿Existe un automóvil llamado Lamborghini?

R. — El corredor Angel T. Rienzi se accidentó en la carrera de San Antonio de Areco del año pasado, sufriendo un espectacular vuelco del que resultó con algunas contusiones (de las que actualmente está repuesto). El auto quedó completamente deshecho.

Contestando su segunda pregunta: Existe un hermoso automóvil Gran Turismo llamado Lamborghini, que es fabricado por una importante firma productora de tractores en Italia desde 1963. El primer modelo estaba equipado por un motor V-12 de 3.464 cm³ (diámetro 77 mm, carrera 62 mm), con una compresión de 9,5:1 entregaba saludables 360 CV a 8.000 rpm. Estaba equipado con cuatro árboles de leva a la cabeza y caja de cambios ZF de 5 marchas hacia adelante más retromarcha (foto).

La producción actual de Lamborghini es de tres autos por semana, y su última novedad es el 400 GTV (el primer modelo se identificaba con las iniciales 350 GT) que tiene una potencia de 430 CV a 8600 rpm. Está alimentado por seis carburadores Weber doble cuerpo.



ALFA REDIVIVA

De Guillermo MacIntyre, Rosario, Prov. de Santa Fe.

Felicitaciones por la nueva revista, pero me gustaría que dieran más informaciones sobre la actividad en el extranjero. He leído en una revista italiana que la Alfa Romeo vuelve a fabricar el famoso modelo "1.750", ¿podrían señalarme alguna de sus características?

R. — El Alfa Romeo "Gran Sport" —así se denomina la versión moderna del archifamoso "1.750" de los años treinta— tiene lógicamente diferencias fundamentales a su antecesor, en lo referente a parte mecánica. Esta es la del Giulia TI, con algunas variantes: dirección a cremallera, relación piñón-corona más corta, freno a tambor de tres zapatas (exclusivo Alfa), etc.

Sus datos principales son: distancia entre ejes, 2,60 m. Potencia: 106 CV a 6.000 rpm. Cilindrada: 1.510 cm³. Indice de compresión: 9,1 a 1. Peso, 750 kg. Velocidad máxima, 150-180 km/h (según la desmultiplicación del puente trasero utilizada). La carrocería ha sido realizada por Zagato.

EL ESCAPE REGLAMENTARIO

De Rodolfo González, Arrecifes:

Hay un punto importante en el Anexo "J" que quisiera que me aclararan. Tengo entendido que dicho reglamento exige que en los autos de la categoría Turismo haya un silenciador. ¿Cómo es que la mayoría de los mismos que corren en nuestro país no tienen ningún silenciador?...

R. — El Código Deportivo Internacional en su Anexo "J" y más exactamente el apartado que trata sobre "Modificaciones y agregados autorizados" dice textualmente:

n) "Cañerías de escape y silenciador: La cañería de escape deberá estar orientada ya sea hacia atrás o lateralmente. En el caso de salida hacia atrás, los orificios de los caños de escape deberán estar situados a una altura máxima de 45 cm y mínima de 10 cm, y no deberá sobrepasar más de 15 cm la línea exterior de la carrocería. En el caso de una salida lateral, la misma será limitada hacia adelante por una línea vertical que pase por el medio de la distancia entre ejes y no deberá protuberar en ningún punto con relación a la chapa de la carrocería. Además, deberá preverse una protección eficaz a fin de que los caños calientes no ocasionen quemaduras.

Silenciador: La marca y el tipo son libres, a condición de que el colector de origen —en particular su orificio de salida— quede perfectamente conforme a la pieza original. La eficiencia de insonorización no debe ser disminuida y debe quedar en todo caso en los límites previstos por los reglamentos de policía de la prueba.

Por colector se debe entender el elemento recolector de los gases a la salida de los caños unitarios."

Ahora bien, la C.D.A. de nuestro país, ha hecho una aclaración al respecto que dice: "Atendiendo a la tradición usual en nuestro país de correr sin el elemento silenciador, el mismo podrá suprimirse. Debiendo en este caso (el caño de escape) tener un diámetro interior máximo igual al diámetro interior del colector con una tolerancia de 2 mm, debiendo mantener en toda su longitud el recorrido original de fábrica."

Con esto creemos haber aclarado su duda.

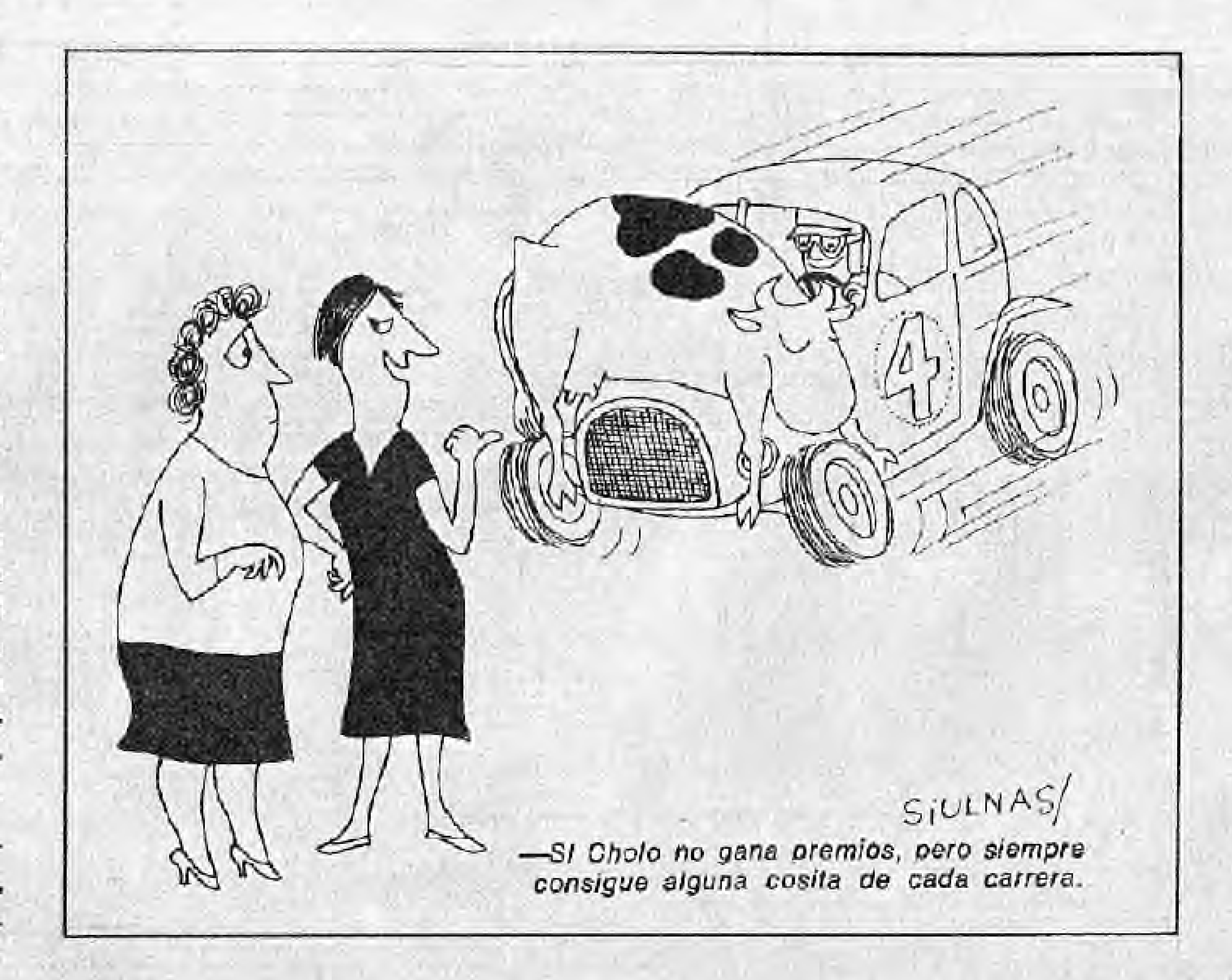
FORCITO CHICHE

De Rubén Marzocchi, Avellaneda, Pcia. de Buenos Aires:

Tengo una cupé Ford 60 del año 1938, que no es porque sea mía, pero es verdaderamente una bomba en todo sentido. Eso sí, yo estoy todo el día arriba de ella dándole algún toquecito, y además la cuido y no reparo en gastos cuando hay algo que hacerle.

El motor está tocado, le rebajé la tapa, le conseguí un árbol de levas cruzado y tiene una admisión nueva con un carburador Stromberg de Ford 35. La cronometré en la Panamericana y me camina arriba de 170 km/h, pero yo no estoy conforme y quisiera que me digan qué puedo hacerle para sacarle unos 10 km/h más de velocidad.

R. — Escríbale a Carroll Shelby — fabricante de los Cobra— al 6501 W., Imperial hwy, Los Angeles, California.



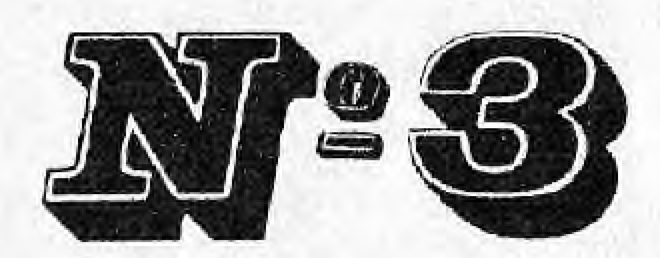
—*Si Cholo no gana premios, pero siempre consigue alguna cosita de cada carrera.*

DIFERENCIAL AUTOBLOCANTE

De Francisco Carminatti, Buenos Aires.

...He leído que el Chevy II de Cupeiro tiene diferencial autoblocante. ¿Me pueden explicar qué es y cómo funciona? Aprovecho la oportunidad, para felicitarlos por el enfoque que le dan a Corsa, justamente es lo que los aficionados necesitaban.

R. — Cuando en un vehículo equipado con diferencial común, una de las ruedas gira en vacío, la otra permanece detenida; en consecuencia, cuando una de las ruedas pierde adherencia, el coche queda detenido (esto no se verifica rigurosamente sobre un terreno con elevado coeficiente de adherencia y potencia baja). Cuando la potencia en las ruedas es muy alta →



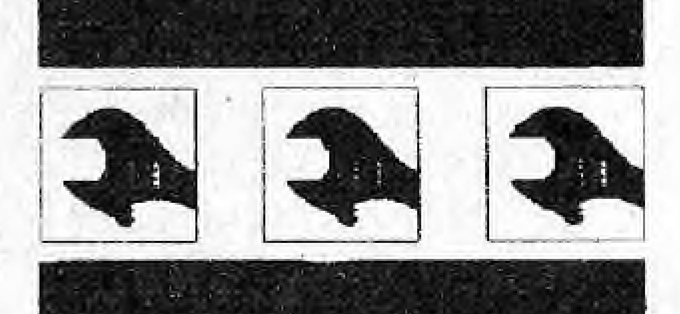
EL MARTES PROXIMO LARGA EL



DE

Parabrisas CORSA

TEST DEL COBRA 427



Y ADEMAS

Todos los detalles y comentarios sobre las carreras de TC en el Autódromo, de Turismo Anexo J en Lobos. Entrevistas, informes confidenciales, notas técnicas y los casos y corsas de todo el mundo.

APARECE EL MARTES 10 DE MAYO

COMPRE Y COLECCIONE



AL PRECIO DE $ 30.—



o el terreno tiene coeficiente de adherencia bajo (pavimento mojado, p. ej.) puede presentarse el serio problema del patinamiento de las ruedas; para solucionar esto, se adopta el diferencial autobloqueante, que consiente pequeñas diferencias de velocidad entre ambas ruedas motrices, pero deja a las ruedas prácticamente solidarias una con otra. Los coches de carrera y sport que tienen pequeños pesos y grandes potencias, tienen diferenciales autobloqueantes, de ellos, el ZF es el más conocido, está constituido de la siguiente forma: dos pistas conectadas cada una, a cada una de las ruedas y relacionadas entre sí mediante un sistema de resaltos y hendiduras (en ambas pistas) y unas pastillas que son impulsadas por la corona cónica.

De esta manera, la corona cónica transmite el movimiento a las pistas (el número de resaltos y hendiduras difiere entre ambas pistas) de manera igual cuando el diferencial se compone como tal. Cuando una de las ruedas comienza a patinar, las pastillas deslizan sobre las pistas creando una resistencia friccional tan elevada que hacen girar prácticamente solidarias a ambas ruedas.



SIETE CILINDROS

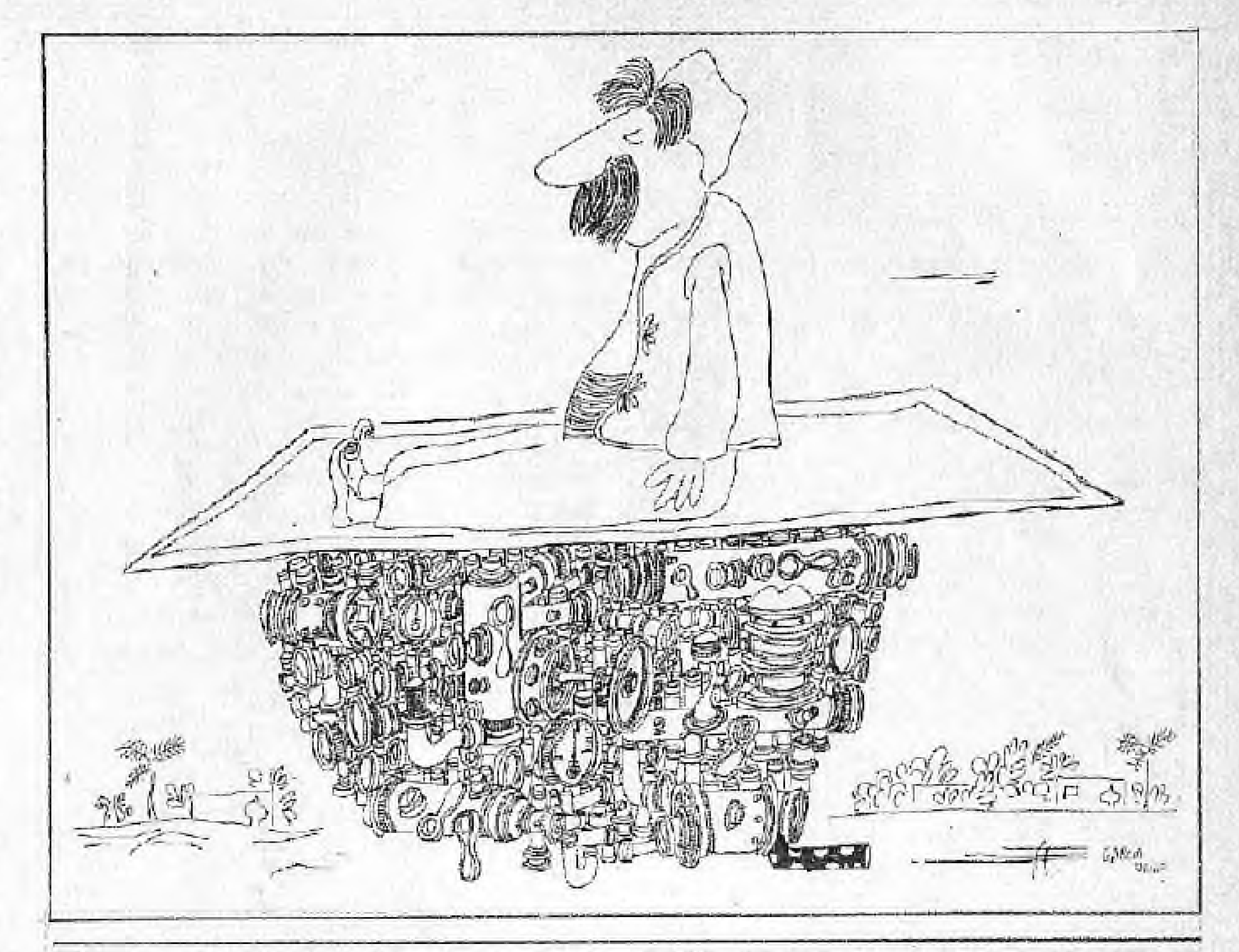
De Carlos A. Sogui, 9 de Julio, Prov. de Buenos Aires:

Quisiera saber, si es posible, aunque sea aproximadamente, qué reducción de velocidad experimenta un automóvil equipado con motor de ocho cilindros en "V" si en éste no funciona una bujía, o sea funciona en siete cilindros, si la velocidad del vehículo es de 225 km/h. ¿Es posible mantener la velocidad en 200 kilómetros sin acusar ruptura por un trecho de 180/200 km.?

Felicitaciones por la revista, muy interesante, espero que "no se vaya a la banquina".

R. — Deducimos que su pregunta se refiere al caso concreto de Emiliozzi en la última Vuelta de Necochea, cuando manifestó que la caída de velocidad en su coche se debía a que en las dos terceras partes de la última vuelta, "anduvo en siete cilindros".

Nosotros creemos que puede ser posible, dado que el motor V-8 tiene un cigüeñal muy robusto (por lo corto) y favorablemente balanceado justamente por la disposición en "V" de sus cilindros, aunque lo más probable es que la falla haya sido intermitente en un cilindro y éste no haya "enmudecido" por completo. ¡Chi lo sa!



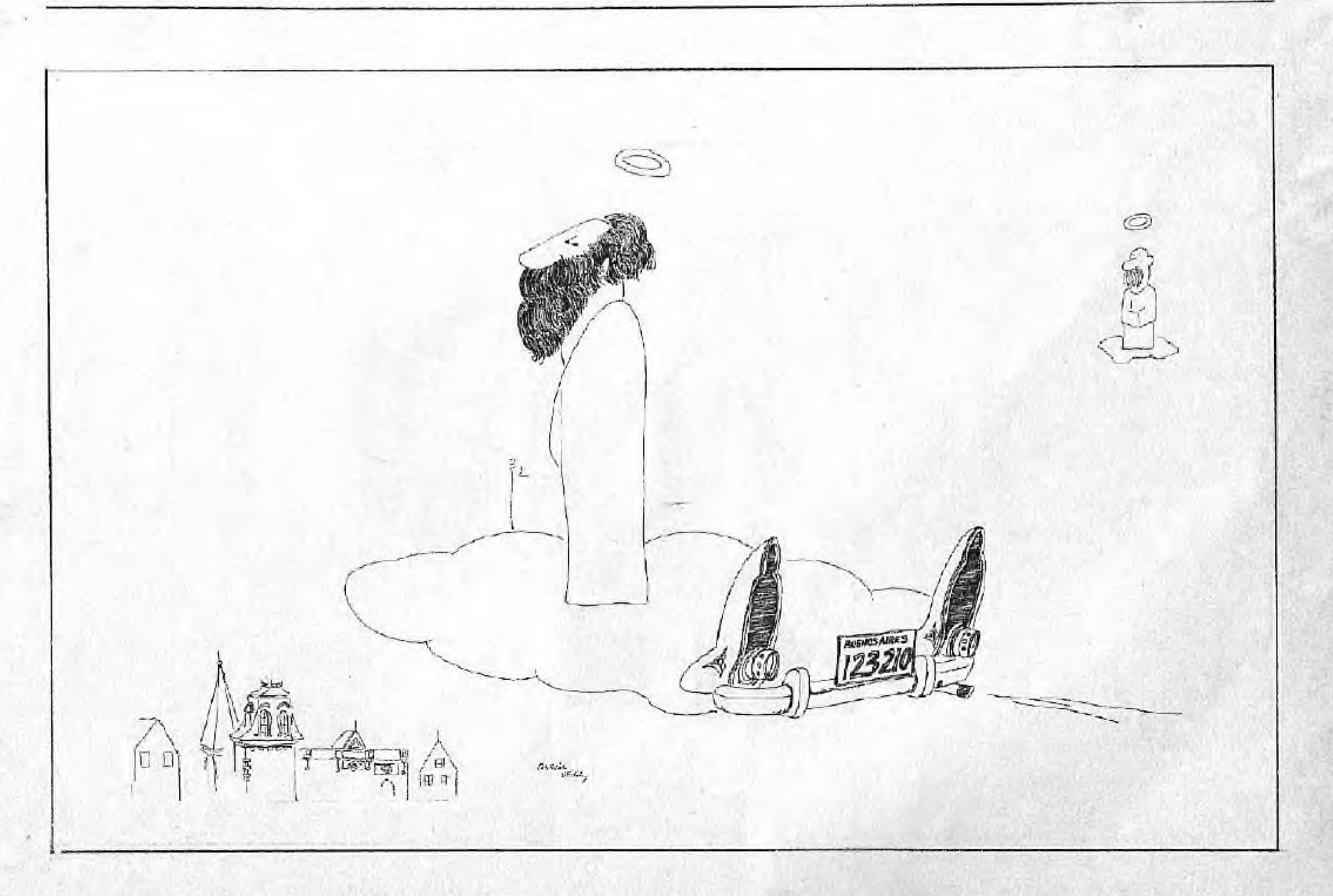
DESMODROMICO

De Pablo Ayala, Tres Arroyos, Prov. de Buenos Aires.

...He leído que los Mercedes Benz de carrera utilizaron un sistema válvulas desmodrómico. ¿Podrían explicarme someramente cómo funciona este sistema? ¿Es cierto que José Manzano no correrá más en TC? Perdónenme que les haga tantas preguntas y tan variadas, pero creo que para eso tienen una sección de correo.

R. — El comando desmodrónico de válvulas, es un sistema que se aplicó en algunos motores de autos de carrera y de motocicletas (Mercedes Benz, Ducati, Norton, etc.) para solucionar el entonces gravísimo problema del rebote de válvulas por "saturación" de sus resortes. Este sistema reemplazaba a los resortes de válvula (elementos que sirven para cerrar las válvulas) por levas inversas, es decir, unas levas que hacían cerrar y mantener en esa posición a las válvulas. En consecuencia el árbol de levas llevaba el doble de levas que en un sistema común (una leva para abrir, y una leva para cerrar y mantener cerrada a cada válvula). Este sistema, aunque parezca extraño, fue utilizado hace muchísimos años por Peugeot en un coche de carrera (1914). Actualmente, el progreso de la tecnología de los materiales de los resortes, han hecho, juntamente con los diseños en sí, innecesaria la utilización del sistema desmodrónico, que por otra parte es complicado y muy costoso.

Referente a su otra pregunta, tenemos entendido que José Manzano no sólo no dejará de correr, sino que está preparando otro coche: un Chevrolet chasis 1937, con carrocería 1938 (modificada por los Santamarina brothers) motor 1965 (siete bancadas) y diferencial autobloqueante 1958. Lindo cocktail de fechas, ¿no es cierto?



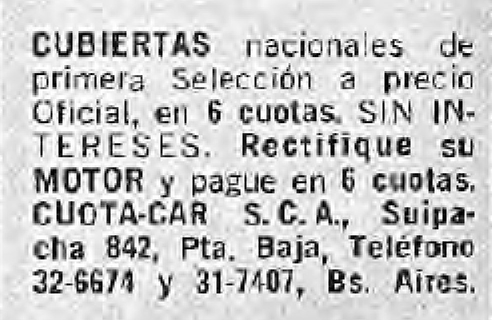
Realización **EDDIE** publicitaria 32-7989 - 1424

NOVEDADES CORSA



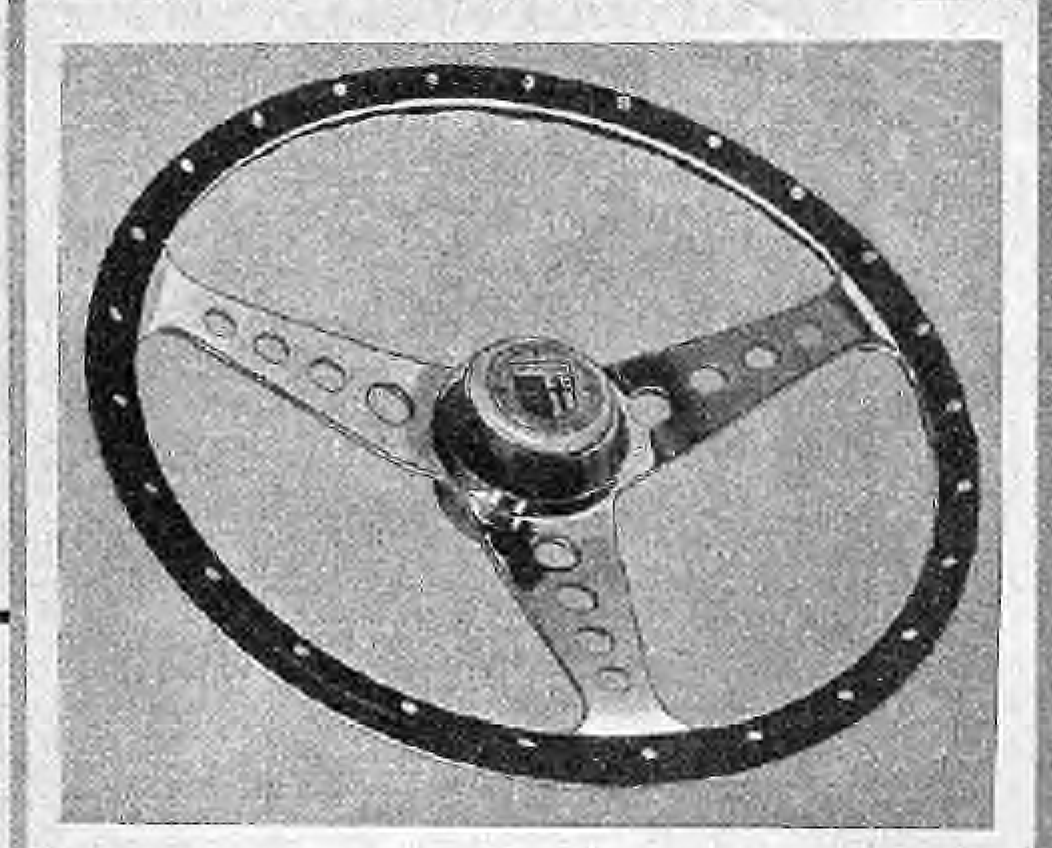
DYNA ROTOR. Primera Casa Argentina para el Automovilismo Deportivo. JARAMILLO 2324, T. E. 70-5731, Capital, (a 50 mts. Cabildo 3.800). AGRADECE A LA FIRMA "GMG" (SIMBOLO DE CALIDAD), LA ATENCION Y CONFIANZA DEMOSTRADA HACIA NUESTRA CASA, AL NOMBRARNOS **DISTRIBUIDORES,** para toda la línea de **instrumental para tablero.** Además disponemos de un amplio stock de **Cuenta Revoluciones, Presión Bomba Nafta, etc.** y **Accesorios para Turismo Mejorado y Turismo de Carretera, Toma de Fuerza al Distribuidor para Cuenta Revoluciones Mecánicas** adaptable a Falcon, Fiat 1500 y Peugeot.

CUBIERTAS nacionales de primera Selección a precio Oficial, en **6 cuotas.** SIN INTERESES. **Rectifique su MOTOR** y pague en **6 cuotas. CUOTA-CAR S. C. A., Suipacha 842, Pta. Baja, Teléfono 32-6674 y 31-7407, Bs. Aires.**





Logre más pique y kilometraje en su Fiat 1500, Peugeot 403 - 404, Ford F-100 al F-900, etc., con los carburadores especiales **WEBER - SOLEX - HOLLEY, que reforma y coloca BERNARDO RODRIGUEZ y Cía.,** de calle **Malabia 1571, Tel. 71-0303, Capital. Casa especialista en afinación de motores**



JUAN ALBERTO SANDRINI presenta su línea de **VOLANTES DEPORTIVOS 1966** para automovilismo y náutica. Ofrecen, además de su fina artesanía europea, mas seguridad en caso de accidente e inigualable placer de manejar. **Fábrica y administracion: LADINES 5808, Buenos Aires. Distribuidores exclusivos: Roberto S. Tortorelli, Rivadavia 6091, Tel. 66-1526, Bs. As., y R. O. G. S. A. I. C. F. Mansilla 4066, Tel. 72 - 9159, Bs. As. En Mar del Plata: Colón 2393, T. E. 2-8619.**



La firma **JUAN CARLOS BIONDINO, EL CENTRO FIAT MAS "TUERCA" DE BUENOS AIRES,** presenta **CONSOLA DEPORTIVA, para FIAT 750 y 770.** Fabricante y Distribuidor **JUAN CARLOS BIONDINO,** Tagle 2547 (a pasos del ACA), Capital Federal

La firma **MAURICIO VITIS y Cía. S. R. L.** presenta su línea de **ASIENTOS** especiales, modelos GRAN TURISMO, TURISMO CARRETERA y SPORT. Fabricados con interiores de espuma de goma, son anatómicamente adaptables a todo físico. Pueden verse en **MAURICIO VITIS y Cía. S. R. L., Dr. Adolfo Dickman 1375/79** (antes San Blas), alt. Av. San Martín 2700, **Tel. 59-2026,** Bs. Aires. Solicite Folleto Gratis



ALFONSO VEGA, con taller en Teodoro García 2378/82, (casi esquina Cabildo al 900), **Tel. 772 - 0605/7138, Buenos Aires.** Presenta sus **LEVAS de Distribuidor** para preparar motores FIAT 600, 750 y 1500. PEUGEOT 403 - 404 ISARD 1204, RAMBLER, ESTANCIERA, CHEVROLET 400 y SUPER, RENAULT DAUPHINE, GORDINI, 4L, TORNADO y otros. Aumenta considerablemente pique y velocidad, permitiendo aplicarlas en motores de turismo mejorado y otras competencias. **EQUIPOS ESPECIALES** para **CARRERA T. C.,** para F-100, FALCON y CHEVROLET. **"LEVAS de ALFONSO VEGA"**



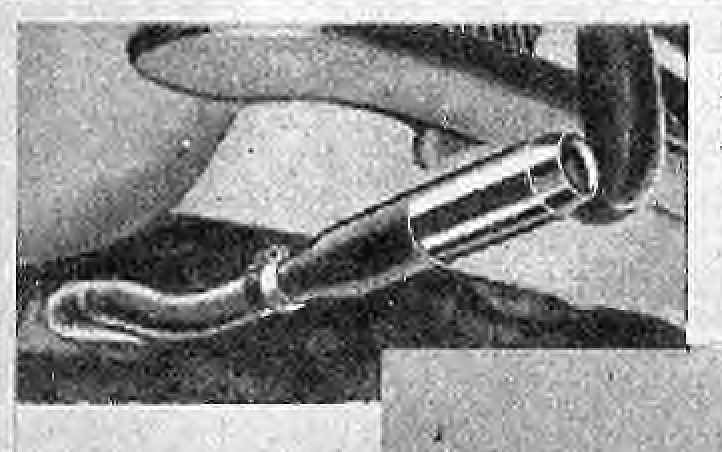
AL-RO S. R. L. presenta el **nuevo faro modelo Nº 555** expresión de una nueva línea que incorpora a su acreditada producción, para satisfacción de la técnica moderna. **• NUEVO SISTEMA DE REGULACION • NUEVO CASCO EXTRA CHATO • NUEVO CRISTAL OPTICO • NUEVO REFLECTOR CON LAMPARA ESPECIAL SUPER POTENTE.** Adquiéralos en todas las casas del ramo de todo el país. **Fabricantes AL-RO S. R. L., Pje. Luis Braille 5620, Capital. T. E. 64-6006 - Venta y colocación en el acto ALRONCE, Jujuy 332, Cap. - T. E. 93-8246.**



NUEVOS TACOMETROS!.. NUEVOS COMIND!.. NUEVOS La más alta calidad y la mejor presentación en tacómetros electrónicos. **Comind Automotor** le brinda sus NUEVOS modelos para embutir y sobre tablero, con CUADRANTE FUNCIONAL de lectura instantánea. EL MEJOR SEGURO DE VIDA PARA SU MOTOR: **COMIND®** (R). " La marca que acredita calidad: exíjala grabada en el cuadrante. Consúltenos sin compromiso, en nuestro local de **Av. Córdoba 1770, Capital.**

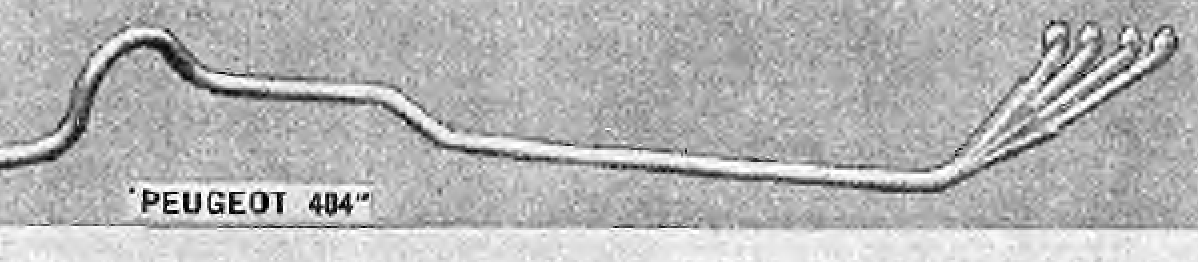


SEÑOR AUTOMOVILISTA: SUS VIDRIOS EMPAÑADOS ATENTAN CONTRA SU SEGURIDAD. Aplique Ud. mismo las hojas antiempañantes **NOMIS** (incoloras) o las hojas **antiempañantes-antiencandilantes NOMIS ESPECIAL** (color ámbar) en la luneta trasera y/o vidrios laterales de su vehículo; tendrá así una visibilidad perfecta en TODO su contorno. Importadas de Gran Bretaña exclusivamente por: **ABETEK Imp. Exp. S. C. A., Uruguay 950, Bs. As., Tel. 41-8613.** Zonas disponibles para distribuidores en el interior del País.

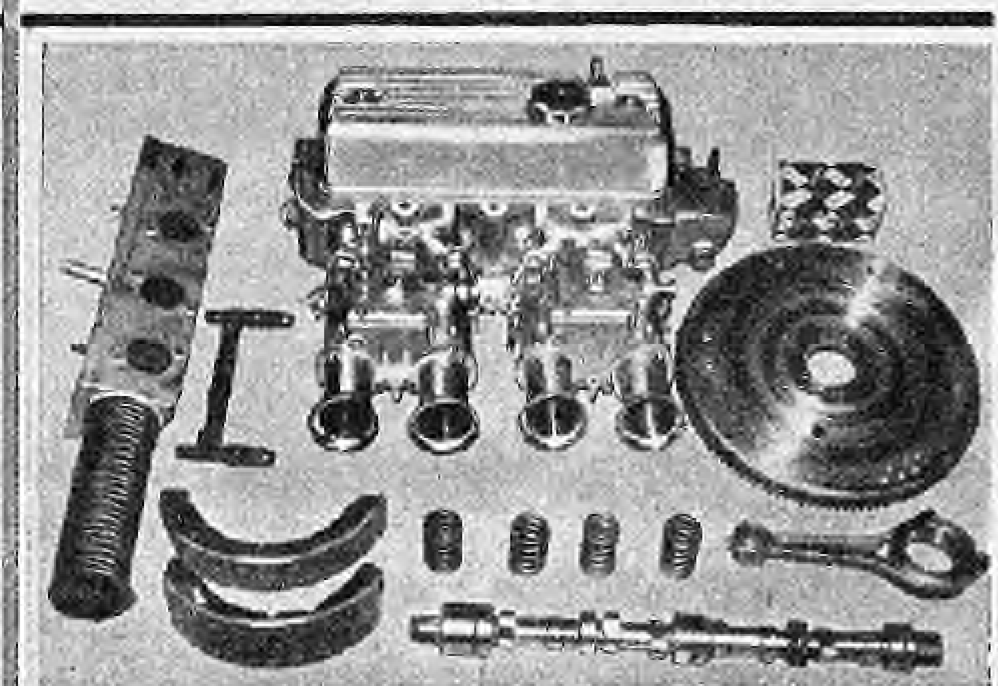


TURBOSIL MARLIT, Patente Nº 9, UNICO EN EL MUNDO, IDEADO EN LA ARGENTINA. Primer Silenciador de cola de aplicación UNIVERSAL, creado por técnicos argentinos. Su diseño, que permite la salida directa de los gases, garantiza un perfecto desahogo del motor dándole más velocidad y rendimiento. Instalación sencilla y económica.

Silenciadores, Caños de Escape y Equipos Especiales "Tronador Marlit", distinguidos con la Cinta Azul de la Popularidad, presenta el **"TRONADOR PEUGEOT 404".**



MARCOS LITVAK E HIJOS S. R. L., Palique 436, Tel. 54-0303; Cerviño 3767, Tel. 72-9515; Herrera 582, Tel. 21-4075. Cap. Fed. REPRESENTANTES: **Puel y Cía.,** calle 48 Nº 789, Tel. 2-3950, La Plata; **B. Martiniuk,** Av. Uruguay 1265, Posadas (Misiones); **Sottile Hnos.,** Mendoza 854, Corrientes; **Betoana S. C. C.,** Catamarca 189, Tucumán; **Girotti y Berardo,** Miguel Muñoz 364, Cipolletti (Río Negro); **Carlos A. Pairetti Automotores S. R. L.,** Jujuy 1373, Rosario; **Licropani y Cía. S. R. L.,** Rivadavia 10171, Buenos Aires.



Conjunto de componente de alta performance apto para MAGNETTE, MGA y MGB. Muchos no ilustrados. Extraordinaria mejora en **Potencia, frenaje y estabilidad.** Instalación sencilla sin modificaciones. Puede rendir hasta 145 HP según el nivel de preparación que se adopte. **GALLO 1676, Capital.**

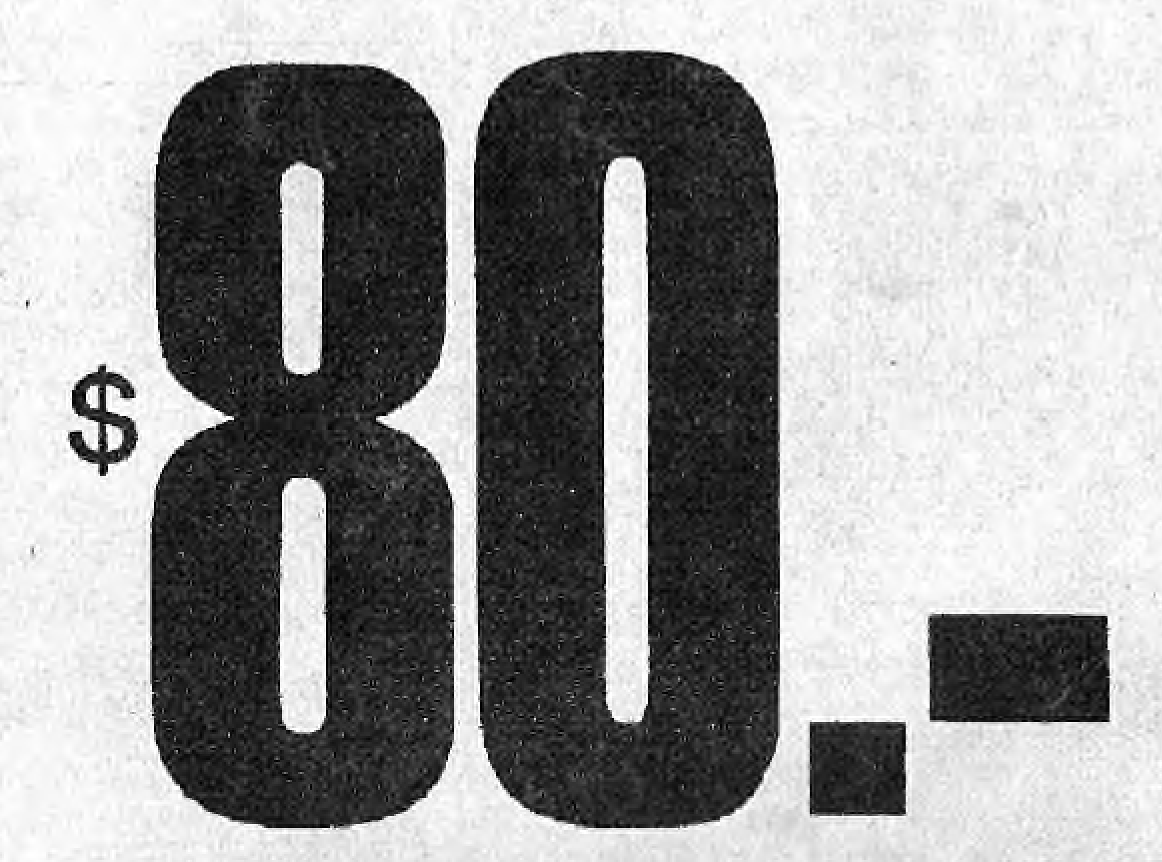


SI USTED TIENE ESTE EJEMPLAR DE

Parabrisas CORSA

Lo felicitamos por haber sido uno de los primeros inscriptos en su carrera! Pero si aún no lo compró, está a tiempo de hacerlo, adquiriendo la edición de Mayo de la revista PARABRISAS, en cuyo interior encontrará el Nº 0 - Presentación - y podrá así, en el futuro, contar con la colección realmente completa. Además, podrá Ud. gustar de las interesantes notas de PARABRISAS de Mayo.





Registro de la propiedad Intelectual Nº 819.657

